

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 30 JANUARI 2008

Namiddag

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

du

MERCREDI 30 JANVIER 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een NMBS-nachtnet" (nr. 1057)

01.01 Guido De Padt (Open Vld): Toen ik dit weekend met een aantal vrienden wilde gaan stappen in Brussel, viel het mij op dat de NMBS na middernacht geen aanbod heeft. Hierdoor vielen onze plannen dan ook meteen in het water. Ik stel vast dat dit aanbod in Nederland wel bestaat, en vroeg me dan ook af waarom dit in België niet zou kunnen. Ik ben van oordeel dat zo'n nachtelijk aanbod een zeer goede zaak zou zijn, aangezien het bepaalde mensen van de baan zou kunnen houden, wat de verkeersveiligheid ten goede zou komen.

Werd er reeds onderzoek gevoerd naar de haalbaarheid van zo'n nachtelijk aanbod bij de NMBS? Wat waren de resultaten? Hoe kijkt de minister hier tegenaan? Zijn er plannen voor een dienstverlening tijdens de nacht? Wordt deze mogelijkheid besproken in de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS?

01.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Er is door de NMBS nog geen onderzoek in detail gevoerd naar deze materie. We moeten in deze de voor- en de nadelen zeker ernstig in overweging nemen. Een nachtelijke verbinding tussen de grote steden zou voor een aantal mensen inderdaad heel interessant kunnen zijn, maar net die lijnen worden ook gedurende de dag het frequentst gebruikt en ze hebben dus ook het meeste onderhoud nodig gedurende de nacht. Deze lijnen liggen dus niet zomaar vrij voor gebruik.

Het inzetten van nachtelijke vraagt ook de aanwerving van extra personeel, wat in de huidige krappe arbeidsmarkt geen sinecure zal blijken, te meer omdat er door pensionering nu al een grote uitstroom is van bestuurders en begeleiders.

Bovendien merken we dat de bezetting op de treinen na elf uur sterk terugloopt, waarschijnlijk omdat op dat ogenblik geen files meer zijn, waardoor het concurrentiële voordeel van de trein ten opzichte van de auto ook meteen weg is.

In Nederland is er inderdaad een beperkt nachtelijk aanbod, maar dan vooral in de Randstad, die toch een specifieke urbanisatie kent.

Dit alles in acht nemend, denk ik dat het wenselijk is dat de politieke prioriteit voorlopig blijft liggen op het aantrekken van meer reizigers en het versterken van de dienstverlening gedurende de dag.

01.03 Guido De Padt (Open Vld): Ik kan me best vinden in het antwoord van de minister: de NMBS moet

inderdaad prioriteiten stellen. Toch stel ik vast dat een nachtnet in Nederland wel mogelijk blijkt. Daar moeten de lijnen toch ook onderhouden worden?

Ik denk ook dat de mensen bereid zijn om een redelijke prijs te betalen voor deze nachtelijke service. Bovendien blijf ik erbij dat dit de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Misschien dat dit voorstel over een tiental jaar weer op de tafel kan komen, wanneer de huidige prioritaire doelstellingen van de NMBS gerealiseerd zijn.

01.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Het is duidelijk dat de politieke prioriteit bij het optrekken van de capaciteit en het versterken van de service gedurende de dag ligt. Wel zal ik de NMBS vragen om een grondige kosten-batenanalyse van dit voorstel te maken en te bekijken wat de impact hiervan zou zijn, zowel op het onderhoud 's nachts als het verkeer overdag.

01.05 **Guido De Padt** (Open Vld): Zou de minister tenslotte in deze ook de relatie met Zaventem willen bekijken? Voor passagiers van nachtelijke chartervluchten zijn er immers geen treinverbindingen.

Het incident is gesloten.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **André Perpète** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de lijn Luik-Luxemburg" (nr. 1083)

- de heer **André Perpète** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tekort aan zitplaatsen in de treinen tussen Aarlen en Luxemburg" (nr. 1084)

02.01 **André Perpète** (PS): De spoorlijn 42 tussen Luik en Luxemburg-stad, die begin jaren '90 werd gemoderniseerd, is van groot belang voor de pendelaars en de studenten uit de provincie Luxemburg. Helaas is de dienstregeling van de treinen niet helemaal afgestemd op de vraag. Bovendien begeven reizigers uit Vielsalm, die verplicht zijn in Gouvy over te stappen, zich doorgaans met de wagen tot aan dat station, waardoor er een parkeerprobleem ontstaat.

Volgens tal van treingebruikers zouden kleine aanpassingen aan het traject en de dienstregeling van een aantal treinen de problemen kunnen verhelpen. Kunnen dergelijke aanpassingen worden overwogen? Komen er meer parkeerplaatsen aan de stations langs die lijn?

Is de NMBS zich bovendien bewust van het tekort aan zitplaatsen, en zelfs plaatsen zonder meer, op de treinen tussen Aarlen en Luxemburg-stad, meer bepaald tijdens de piekuren?

Bestaan er bezettingsindicatoren en cijfers over de verhouding tussen het aantal reizigers en het aantal beschikbare zitplaatsen? Welke denkpistes worden door de NMBS bestudeerd om deze situatie te verhelpen? Wordt overwogen om bijkomende rijtuigen of treinen met meer capaciteit in te zetten?

02.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Over het probleem van de bediening van de stations Trois-Ponts, Vielsalm en Gouvy van en naar het Groothertogdom werd verschillende keren vergaderd met de Luxemburgse spoorwegen. Uit de statistieken voor de provincie Luxemburg van het Luxemburgse ministerie van Sociale Zekerheid blijkt dat het reizigerspotentieel voor deze verbindingen relatief beperkt blijft. Bovendien staat de enkelsporige verbinding tussen Vielsalm en Trois-Ponts een aantrekkelijke verbetering van het aanbod in de weg. Daarom is op korte termijn geen wijziging van het aanbod op de lijn 42 aan de orde. Ook zijn er geen plannen om de bestaande parkings uit te breiden.

De gemiddelde bezettingsgraad van de treinen tussen Aarlen en Luxemburg bedraagt 66 procent tijdens de spitsuren. Op sommige dagen zijn er inderdaad te weinig beschikbare plaatsen op de IC-trein Brussel-Luxemburg die om 07.36 uur in Luxemburg aankomt.

De L-trein Luxemburg-Libramont van 15.43 uur kampt met een groter probleem van overbezetting. De capaciteit ervan zal vanaf 4 februari verdubbeld worden.

02.03 **André Perpète** (PS): Dat goede nieuws in verband met de lijn Luxemburg-Aarlen verheugt me.

Wat Gouvvy betreft, hadden de pendelaars die vanuit het zuiden van de provincie Luik op die lijn sporen in de statistieken moeten worden opgenomen. De capaciteit zou dan iets hoger liggen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de renovatiewerken in het station van Aarlen" (nr. 1085)

03.01 André Perpète (PS): Het station van Aarlen zou zowel aan de buitenkant als binnenin gemoderniseerd worden. Daarnaast zouden ook de perrons en de gang onder de sporen aangepakt worden. Men zou het station ook beter toegankelijk maken voor personen met een handicap. Kan u die werkzaamheden bevestigen? Wanneer zullen zij worden uitgevoerd? Bestaan er ook al plannen voor bijkomende parkeerplaatsen voor de 3.000 reizigers per dag? Zullen die parkeerplaatsen gratis zijn voor de pendelaars?

03.02 Minister Inge Vervotte (Frans): In 2011 zal men beginnen met de modernisering van de buitenkant en de binnenkant van het station, en zullen er ook veiligheidscamera's geplaatst worden. De herstelling van de perrons en van de gangen onder de sporen zal beginnen in 2009. De verbetering van de toegang voor personen met beperkte mobiliteit is voorzien voor eind 2010. De aanleg van bijkomende parkeerplaatsen verloopt in twee fasen: een eerste voor eind 2008, en een tweede voor midden 2009.

03.03 André Perpète (PS): Ik zal u later nog een vraag stellen over het geplande aantal bijkomende parkeerplaatsen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werken in het postkantoor van Nijvel" (nr. 1163)

04.01 Valérie De Bue (MR): Het hoofdpstkantoor van Nijvel is wegens werken gesloten. De gebruikers worden verzocht naar een ander kantoor dat buiten de stad gelegen is, te gaan. Sommigen hebben aan het college van burgemeester en schepenen duidelijk gemaakt dat zij ontevreden zijn.

Als er werken zijn aan een bankkantoor, wordt vaak in een infrastructuur voorzien om een minimumdienstverlening te verzekeren. Is zo'n oplossing overwogen voor het hoofdpstkantoor van Nijvel? Indien ja, waarom is die oplossing niet in aanmerking genomen? Maakt De Post wel eens gebruik van zo'n tijdelijke structuur? Beschikt De Post over dergelijke structuren en kunnen die naar gelang van de werken worden gebruikt? Kan dat snel gebeuren in Nijvel? Onlangs wees De Post een aanvraag in die zin af maar ik zou graag willen weten wat u ervan denkt.

04.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Aan het postkantoor van Nijvel zijn er al werken sinds begin januari. Ze zouden zes maand duren. De Post heeft de mogelijkheid onderzocht om de door deze werken veroorzaakte hinder voor de klanten te beperken, maar de oplossing die u voorstelt heeft zij niet weerhouden omdat daar een te hoog kostenplaatje aan hangt.

Voor de basispostdiensten kunnen de klanten zich tot het Postpunt van het station wenden.

Voor bepaalde financiële verrichtingen kan men een beroep doen op de postbode tijdens zijn ronde.

De hinder loont evenwel de moeite, vermits de kwaliteit van de dienstverlening erop vooruit zal gaan, de gebouwen veiliger zullen worden en de wachttijden korter.

04.03 Valérie De Bue (MR): Ik stel de werken zelf niet ter discussie. Beschikt De Post over dat systeem? Bestaat er een minimumdrempel waarboven het wordt ingezet of verwijst men de klanten naar een ander kantoor door?

04.04 Minister Inge Vervotte (Frans): Het systeem werd onderzocht, maar gelet op de hoge kostprijs ervan,

werd het niet in aanmerking genomen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tariefwijzigingen van de gecombineerde Schooltreinkaart met TEC-traject" (nr. 1145)

05.01 Jean-Luc Crucke (MR): Niemand zal betwisten dat het nuttig is om de jongeren ertoe aan te zetten vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer. Eerst en vooral om mobiliteitsredenen. Vervolgens omdat het openbaar vervoer een goed alternatief is voor de gemakkelijksoplossing van het autogebruik, maar waarvan men echter weet dat zij niet nuttig, en evenmin voordelig is voor het milieu en voor de gezondheid van onze planeet.

Gelet op de prijsverhoging van de gecombineerde Schooltreinkaart, kan men zich afvragen of die logica wel goed doorgedrongen is. De NMBS volgt kennelijk een andere logica. Minister Antoine, van het Waals Gewest, werd daarover ondervraagd. Ik geloof bijna nooit wat hij zegt, maar nu kan ik niet anders dan herhalen wat hij gezegd heeft. Volgens hem heeft de *Société régionale wallonne des Transports* daar geen schuld aan, maar is het de fout van de NMBS, die zich schorferig zou hebben gedragen. Hij mag die term dan wel niet in de mond genomen hebben, toch was het wel degelijk wat hij bedoelde! De NMBS-prijs werd eenzijdig aangepast, met een reductie van 50 procent voor de min-18-jarigen en van 70 procent voor de 18-plussers. Het gecombineerde vervoer was bijgevolg goedkoper dan een vervoer per bus op hetzelfde traject.

Heeft minister Antoine het bij het rechte eind als hij het gebrek aan overleg betreurt? Kan het dat er geen overleg wordt gepleegd met betrekking tot de gemeenschappelijke baanvakken? Brengt die Belgisch-Belgische vaudeville, waarbij de betrokken reizigers verplicht worden van kaart te veranderen, geen schade toe aan het imago van het openbaar vervoer?

Mevrouw de minister, strookt de analyse die minister Antoine gegeven heeft met de realiteit? Werd er met andere woorden geen enkel overleg gepleegd tussen de verschillende overheidsdiensten, dus tussen de NMBS, de TEC en De Lijn?

Is het mogelijk dat er beslissingen worden genomen over baanvakken die gemeenschappelijk zijn maar die een Gewest aanbelangen, zonder dat er enig overleg heeft plaatsgevonden, zo niet tussen De Lijn en de NMBS, dan toch op zijn minst tussen de federale overheid, het Gewest en de SRWT?

05.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Ik ben het met u eens over het nut van een culturele reflex in de benadering van het openbaar vervoer.

Ik wil de verklaringen van minister Antoine vervolledigen. In februari 2006 besloot de NMBS om de prijs van de schoolabonnementen voor jongeren beneden achttien jaar met vijftig procent te verlagen. In februari 2007 werd het tarief voor jongeren van achttien jaar en ouder afgeschaft. De prijs van een Schooltreinkaart, de enige overblijvende formule voor schoolgaande jongeren, stemde overeen met 43 procent van de prijs van een gecombineerde Trajecttreinkaart. Nog in februari 2007 werd de prijs van alle treinkaarten teruggebracht tot twintig procent van de prijs van een gecombineerde Trajecttreinkaart. De SRWT werd van die twee maatregelen op de hoogte gebracht.

De SRWT heeft haar tariefberekening in december 2007 aangepast en door de aanzienlijke prijsverlaging van de treinabonnementen was een abonnement bij de TEC duurder geworden dan een gecombineerd abonnement NMBS-TEC, wat onlogisch was. De NMBS meent de TEC niet onheus te hebben bejegend.

De NMBS en de SRWT hebben samen een werkgroep opgericht. De NMBS heeft zich steeds bereid getoond om een technische en commerciële oplossing uit te werken die aan de verwachtingen van de SRWT tegemoetkomt.

Het probleem van de prijsverhoging van de gecombineerde Schooltreinkaarten kan niet bij De Lijn of de MIVB worden aangevochten, omdat die met een ander tarievenstelsel werken dan de SRWT.

Dit probleem heeft geen invloed op het project voor de ontwikkeling van één ticket voor alle vormen van

openbaar vervoer. Daarbij is een goede verstandhouding tussen de diverse maatschappijen van het allergrootste belang. Vandaar onze interesse voor die werkgroep.

05.03 Jean-Luc Crucke (MR): Ik krijg dus de bevestiging dat de NMBS wel degelijk op de hoogte werd gesteld, in tegenstelling tot wat minister Antoine beweerde, die ook had kunnen beslissen de prijzen te verlagen. In België moet men, om een volledig beeld te hebben, een vraag op twee beleidsniveaus stellen.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toegankelijkheid van de stations voor personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 1188)
- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een 'avondklok' voor reizende rolstoelgebruikers" (nr. 1243)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van de NMBS aan rolstoelgebruikers" (nr. 1320)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van de NMBS aan mensen met een handicap" (nr. 1331)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het bevorderen van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer" (nr. 1743)
- de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toegankelijkheid van de stations, de perrons en de treinen voor personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 1751)

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Volgens *Le Soir* zouden slechts vier van de negentwintig stations in Waals-Brabant toegankelijk zijn voor personen met een handicap. De overige zijn niet aangepast bij gebrek aan voorzieningen of personeel tijdens het weekend. Ook over aangepaste treinmodellen zou moeten worden nagedacht.

Hoe is het gesteld met de stations (per categorie) in de andere provincies? Zijn de IC-stations ingericht voor personen met een handicap? Bestaat er een uitrustingsplan? Welke criteria werden daarbij gehanteerd?

06.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Een gehandicapte klaagt er zich in *Het Laatste Nieuws* over dat hij op een zaterdagavond omstreeks 24.00 uur in Gent Sint-Pieters, een van de grootste stations van Vlaanderen, was aangekomen en daar met moeite van de trein was geraakt. Dit komt omdat de dienst Factage vanaf 1 januari niet meer zou functioneren na 22.00 uur. Enkele dagen later zag ik in een krant dat in een kleiner Oost-Vlaams station de dienst helemaal niet meer functioneert, hoewel er in de buurt een school voor gehandicapten is.

Is er vanaf een bepaald uur geen personeel meer ter beschikking voor het helpen en begeleiden van gehandicapten? Volgens de informatie in de kranten is dat niet officieel meegedeeld. Heeft men voorzien in alternatieven voor de rolstoelgebruikers?

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Omdat de trein een belangrijke rol speelt in het sociale leven van minder mobiele mensen, moet men goed nagaan welke inspanningen men voor die mensen kan en wil doen. Tijdens de vorige regeerperiode was er sprake van een investeringsplan op termijn waarbij men de faciliteiten voor deze mensen stilaan zou uitbreiden. Als we een afbouw van deze dienstverlening vaststellen, moeten we aan de alarmbel trekken.

Wat is de huidige situatie? Wat zijn de wijzigingen in het beleid? Wat brengt de toekomst?

06.04 David Geerts (sp.a-spirit): Mensen met mobiliteitsbeperkingen kunnen vaak geen beroep doen op de hele waaier van vervoersmiddelen. Personen met een ernstige visuele handicap kunnen zeker geen gebruik maken van fiets of auto. Zij zijn dus meer afhankelijk van het openbare vervoer.

Ik heb met de heer Delizée een resolutie ter bevordering van de toegankelijkheid van het openbare vervoer ingediend. In afwachting van de behandeling en – hopelijk – de goedkeuring ervan stel ik vast dat er concrete

gevallen zijn waar men de toegankelijkheid nog altijd niet verbetert.

Zijn er plannen om Heist-op-den-Berg te schrappen als toegankelijk station?

Wat is de uitkomst van het overleg tussen de NMBS en het MPI Sint-Lodewijk over de stopplaats Kwatrecht?

Een addendum bij het nieuwe beheerscontract zou de stations kunnen bevatten die men volgens vooraf vastgelegde criteria en op bindende wijze toegankelijk zal maken, alsook een implementatieplan voor de investeringsjaren, met onder meer een kostenraming. Zal de minister zo een addendum laten toevoegen?

Is de minister op de hoogte van de *boarding aid*? Door dit toestel kunnen rolstoelgebruikers zelfstandig op de trein geraken en hoeven ze niet meer voorafgaandelijk hun reisweg mee te delen om hulp aan te vragen.

06.05 Jean-Marc Delizée (PS): Als gevolg van de klimaatopwarming en de vergrijzing van de bevolking krijgt het openbaar vervoer een steeds belangrijkere rol toebedeeld. De doelgroep bestaat niet alleen uit rolstoelpatiënten, maar ook uit bejaarden, mensen met een kinderwagen of zware bagage. De ombudsmannen hebben het terecht over het recht op mobiliteit voor iedereen en wij zijn vragende partij om een breed debat te voeren over de toegankelijkheid tot alle vormen van openbaar vervoer. Mijn collega Geerts en ikzelf hebben trouwens de resolutie die tijdens de vorige zittingsperiode na afloop van de door mevrouw Van Gool en ikzelf georganiseerde studiedag 'Tout le monde à bord – Iedereen aan boord' was ingediend, opnieuw voorgelegd.

In 2005 werden er om het onthaal van minder mobiele mensen te verbeteren toevoegsels bij het beheerscontract voor de drie NMBS vennootschappen aangenomen. Zo werden er voor 24 grotere stations aanpassingswerken gepland.

Wat is vandaag de stand van zaken? Welke balans maakt u op? Welke investeringen werden gerealiseerd? Wat is er gebeurd op het stuk van de opleiding van het personeel? Wat zijn uw prioriteiten voor de toekomst? Hoe zullen de betrekkingen met de NMBS en met de andere partners evolueren?

Nederland zal gedurende dertig jaar jaarlijks twintig miljoen euro investeren voor de toegankelijkheid van de stations. Wat onderneemt België op dat vlak? Is dit dossier prioritair met het oog op de gelijke toegang tot mobiliteit voor elkeen?

06.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik vind het thema van mobiliteit voor mensen met een handicap uitermate belangrijk. Dit is immers een belangrijk aspect in het streven van deze mensen om hun levensplan ten volle tot ontwikkeling te brengen. Om die reden zal gehandicaptenmobiliteit veel aandacht krijgen in de beheersovereenkomst, ook al gaat het hier om een project op lange termijn. We moeten inderdaad analyseren wat in deze materie op korte en wat op lange termijn gerealiseerd kan worden en een planning opstellen.

Concreet loopt er een project bij Infrabel om 93 geografisch goed gespreide stations toegankelijk te maken voor rolstoelgebruikers. Momenteel beschikken minder mobiele mensen in deze stations reeds over faciliteiten. In 44 van die stations is nu al een 24-urenservice voorhanden. Gestreefd wordt naar een maximale afstand van tien kilometer tussen een station met en een station zonder bijkomende faciliteiten. Tegen eind 2008 zullen alle perrons van 24 van de 50 belangrijkste stations volledig toegankelijk gemaakt worden voor personen met een beperkte mobiliteit, tenzij dit technisch onmogelijk is. Bovendien worden in het kader van de geplande infrastructuurwerken de stations van Aarschot, Diest, Libramont en Enghien aangepast.

Er bestaan verschillende procedures om de toegankelijkheid te optimaliseren. In alle 93 stations kan men mits een bericht 24 uur op voorhand nu al een beroep doen op bijstand. Een deel van deze stations is volledig toegankelijk. Ook zijn er 44 stations met een 24-urenservice. Er is een aparte dienst voor dagelijkse treinreizigers. In het Centraal Station van Brussel vormt de grote toestroom van mensen een veiligheidsprobleem waarvoor we momenteel oplossingen zoeken.

De nieuwe wetgeving legt Infrabel de verplichting op om in toezicht te voorzien bij de oversteek van

gelijkvloerse spoorwegovergangen in de stations. Rolstoelgebruikers moeten in dat geval dus tijdig aanwezig zijn. De website van de NMBS verstrekt hierover alle benodigde gegevens.

Sinds 1 januari 2008 is de onderstationschef die verantwoordelijk is voor de perrons, ook belast met het onthaal, de informatie en de hulp aan personen met een beperkte mobiliteit. De personeelstatuten van de NMBS zijn zelfs aangepast in het kader van de hulpverlening aan personen met een beperkte mobiliteit

(Frans) Bij de selectie van de stations die de NMBS van oprijhellingen voor minder mobiele mensen zou voorzien, werd er rekening gehouden met de grootte van het station en de spreiding over het net.

De NMBS is ook van plan om in diverse stations contactpalen te installeren om de reizigers die assistentie nodig hebben, de mogelijkheid te bieden om de verantwoordelijke beambte op te bellen. Twee testtoestellen werden in Namen en in Brugge geïnstalleerd.

(Nederlands) Minder mobiele personen kunnen altijd in het station van Gent terecht. Tussen 6 en 22 uur zijn er altijd twee tot drie werklieden aanwezig om te assisteren en 's nachts is de onderstationschef beschikbaar als iemand hulp heeft gevraagd via de geijkte procedure. De rangeerder kan de onderstationschef helpen.

De callcenters en de bijstandsprocedures kunnen misschien nog wat promotie gebruiken.

Plaatsen voor afhaalpunten voor minder mobiele mensen worden momenteel getest en daarna eventueel veralgemeend.

Er zal ook werk worden gemaakt van bijkomende laadhellingen en van een degelijke samenwerking met andere vervoersmodi. De bedoeling is de persoon naar het voor hem meest geschikte vervoermiddel te oriënteren. Belangrijk is ook dat persoonlijke assistenten gratis reizen als ze een minder mobiele begeleiden.

Jaarlijks worden 140.000 vragen om hulp van personen met beperkte mobiliteit geregistreerd. In Gent alleen al zijn dat er 16.000.

In Heist-op-den-berg en Kwatrecht blijft de dienstverlening bewaard, hoewel hulp aan minder mobiele personen normaal niet op stopplaatsen wordt aangeboden. De NMBS heeft na overleg besloten dat de toestand er niet kan worden verbeterd, maar wil ook geen achteruitgang.

Een lijst maken van de stations die verder toegankelijk zullen worden gemaakt, is zeker mogelijk. Wat niet mogelijk is, is bij de kostenramingen investeringen gericht op minder mobiele te scheiden van de andere. Vaak komen aanpassingen ook andere groepen ten goede, zoals de bejaarden. Meestal kaderen aanpassingen in grotere werken die op alle reizigers gericht zijn.

De *boarding aid* is een toestel dat rolstoelgebruikers zelfstandig in de trein helpt. De NMBS rust zijn treinen er niet mee uit, maar nieuwe treinstellen zullen wel een rolbrug hebben die door het boordpersoneel wordt bediend. De vereniging van personen met een beperkte mobiliteit vond dat een prima idee.

(Frans) De perrons in de stations van Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Brussel-Luxemburg, Brussel-Nationale Luchthaven, Gent-Sint-Pieters, Gent-Dampoort, Leuven, Antwerpen-Centraal, Louvain-La-Neuve, Namen, Luik-Guillemins, Oostende, Sint-Niklaas, Verviers-Centraal, Lokeren en Halle zijn reeds toegankelijk voor rolstoelgebruikers.

De werken in Brugge en Charleroi-Zuid schieten goed op. Voor Bergen, Aalst, Roeselare en Torhout zijn er studies aan de gang. Het project in Etterbeek moet worden herzien afhankelijk van de wegenwerken in de stationsomgeving. De werken in Gembloers zullen worden aangevat, zodat we de doelstelling van 24 stations tegen 2008 kunnen behouden.

Die werken passen over het algemeen in een globaal project voor de vernieuwing van de stationsomgevingen. Ik kan dus geen aparte gegevens verstrekken over de investeringen die worden gedaan om de stations toegankelijker te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Bij de opleiding van het personeel wordt sinds augustus 2007 aandacht besteed aan de specifieke situatie van die reizigers.

(Nederlands) De suggestie over de lokale besturen wordt meegenomen. Er is hierover voorlopig nog geen plan uitgewerkt.

06.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Wat de minister over Gent Sint-Pieters zegt is gedeeltelijk in overeenstemming met mijn geschreven bron. Om 22 uur eindigt blijkbaar de dienst van de hulpploeg. Is dat een nieuwe situatie? Heeft men dat al meegedeeld?

Voor het station van Kwatrecht is er dus geen vuiltje aan de lucht. De verhaaltjes in de kranten kloppen niet altijd helemaal. Ik hoop dat de voorzitter de lijst van de stations die in bijstand voorzien, onder de leden zal verspreiden.

06.08 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Er zal gelukkig wel degelijk intensief werk worden gemaakt van het probleem.

06.09 David Geerts (sp.a-spirit): De antwoorden van de minister waren duidelijk. Uit dit debat leid ik af dat onze resolutie op een brede meerderheid zal kunnen rekenen.

06.10 Jean-Marc Delizée (PS): Wat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor invaliden betreft, heeft er zich een bewustwordingsproces voltrokken. Er werd enige vooruitgang geboekt, en ook de stappen voorwaarts die gepland zijn voor eind 2008 zullen wellicht tijdig gerealiseerd worden. Desalniettemin moeten we nog een stap verder gaan. Zoals mijn collega's vraag ook ik dat we zouden terugkomen op het onderwerp, bijvoorbeeld via een resolutie. In samenspraak met de andere bevoegdheidsniveaus moeten we ambitieuze doelstellingen vooropstellen.

06.11 Minister Inge Vervotte *(Nederlands)*: Het bericht dat in de krant stond was juist, dat kan ik aan de heer Van den Eynde wel zeggen. Het overleg dat toen gaande was, heeft aangetoond dat het niet zinvol was.

Tussen 06.00 en 22.00 uur is er in het station Gent Sint-Pieters een dienst waarop men een beroep kan doen. Op de site hebben die stations een symbool. Als men na 22.00 uur van ondersteuning gebruik wil maken, moet men dat 24 uur op voorhand melden. Als men dit elke dag doet om 23.00 uur, dan belt men naar nog een ander nummer waar men zorgt dat alles in orde komt.

06.12 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat is nuttige bijkomende informatie.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het decreet dat het Waals Gewest wil goedkeuren om de Waalse gemeenten toe te laten een hinderbelasting op te leggen aan Belgacom" (nr. 1216)

07.01 Peter Luykx (CD&V - N-VA): In het licht van een moeilijke begrotingsopdracht rekent de federale regering op een flinke duit in de zak vanwege Belgacom, maar dat zou aardig kunnen tegenvallen. Volgens de pers wil de Waalse Vereniging van Steden en Gemeenten de telecomoperatoren een hindertaks opleggen voor elke meter voetpad die zij gebruiken voor het leggen van hun kabels. Naar verluidt zou het Waalse Parlement hierover zeer binnenkort stemmen. Dit decreet zou de armlastige Waalse gemeenten 25 miljoen euro opleveren.

De Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten zal die hindertaks niet invoeren, omdat ze al verschillende juridische procedures tegen zo een taks hadden. Vlaanderen heeft zich neergelegd bij de situatie, onder meer na een ongunstig advies van de Raad van State. Het Grondwettelijk Hof heeft in een arrest van 22 november 2006 echter een belangrijke hinderpaal voor die hindertaks weggenomen, namelijk het voormalige alleenrecht van de federale overheid om een dergelijke taks te heffen.

Bovendien heeft Wallonië effectief al een hindertaks voor elektriciteit en water ingevoerd. De bevoegde gewestminister zou nog aarzelen inzake het invoeren van een gashindertaks. Het decreet is goedgekeurd, maar er zijn nog geen uitvoeringsbesluiten.

Bij het invoeren van een taks op Belgacom zou die gasbelasting worden geschrapt omdat men in Wallonië terecht vreest voor een serieuze doorrekening ervan, gelet op de monopoliepositie van de leverancier. Het Brussels Gewest laat zich door het Waalse voorbeeld inspireren.

Zo zal Belgacom de hindertaks doorrekenen in zijn dividend, waardoor de federale staat eigenlijk het slachtoffer wordt en dus in belangrijke mate de Vlaamse belastingbetaler. Er lijkt hier sprake van een belangenconflict: een eenzijdige beslissing van het Waalse en eventueel Brusselse Parlement met directe gevolgen voor Vlaanderen.

Gaat de minister hiermee akkoord? Hoe ver staat het met dit decreet? Wat is de impact op de Vlaamse belastingbetaler? Klopt het dat gas-, elektriciteit- en waterbedrijven zo goed als overal een hindertaks betalen aan de gemeenten, zoals de heer de Donnea ooit verklaarde in de commissie Infrastructuur? Is er een verschil tussen de Gewesten, sectoren en tarieven? Hoe is de situatie in Nederland of Duitsland? Als Belgacom gedwongen wordt zijn kabels ter beschikking te stellen van de concurrenten, is het dan niet logischer deze taks op te leggen aan alle bedrijven die deze kabels gebruiken? Welke maatregelen wil de minister nemen?

07.02 Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): Op initiatief van de Waalse Vereniging van Steden en Gemeenten dreigt binnenkort een kaderdecreet te worden ingediend waardoor Waalse gemeenten retributies zouden kunnen heffen. Gesproken wordt over 0,5 euro per meter openbaar domein. Dit voorstel werd nog niet ingeleid. De financiële impact wordt geraamd op maximaal 25 miljoen euro per jaar. De gevolgen voor de rentabiliteit van de betrokken actoren zijn momenteel moeilijk in te schatten.

De federale wetgeving voorziet voor de telecomsector in een vrij recht van doorgang, maar het Grondwettelijk Hof heeft in een arrest bepaald dat een Gewest onder bepaalde voorwaarden toch een retributie kan opleggen. Voor de telecomsector geldt verder ook een wettelijke verplichting om kabels gratis te verplaatsen bij bepaalde openbare werken, wat de sector jaarlijks 20 miljoen euro kost.

Er is momenteel geen gelijkaardig initiatief in het Brusselse Gewest. Belgacom overweegt om deze post door te rekenen aan de klant, eventueel beperkt tot het Waalse Gewest.

Verder betaalt enkel de elektriciteitssector retributies in het Waalse Gewest en rekent slechts één beheerder deze door aan de klant. De water- en gassector kennen geen retributie.

Het Vlaamse Gewest voerde in 2001 een retributie in voor regionale wegen, hetzij 10 procent van het openbare domein. Het gaat hier om een vast bedrag van 62 euro genotificeerd werk en 0,05 euro per meter kabel, zonder verrekening op de factuur. Dit levert op jaarbasis 1,2 miljoen euro op.

In Nederland bestaat dit systeem niet, voor Duitsland weet ik het niet.

Belgacom ontvangt een vergoeding voor de openstelling van zijn kabelnetwerk.

Ik zal dit dossier van nabij opvolgen binnen de grenzen van mijn bevoegdheden. Indien de heffing erdoor komt, dan zijn er aanpassingen nodig bij Belgacom om de impact toch binnen de perken te houden.

07.03 **Peter Luykx** (CD&V - N-VA): Het is goed dat de minister dit dossier opvolgt. Wel gaat ze voorbij aan het mechanisme van de vrije markt wanneer zij het heeft over een verrekening door Belgacom aan de gebruikers, met een onderscheid tussen Vlaamse en Waalse inwoners. Een aanpassing van de tarieven is niet zo evident als het lijkt, zeker niet in Vlaanderen, waar de concurrentie met Telenet speelt.

Dit dossier blijft geregeld opnieuw ter sprake komen. Wij moeten hier definitief en preventief stelling nemen om de extra middelen van Belgacom, dat toch een overheidsbedrijf is, niet te laten ontglippen.

Het incident is gesloten.

08 **Samengevoegde vraag en interpellatie van**

- de heer **Willem-Frederik Schiltz** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de realisatie van de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 1237)

- de heer **Bruno Stevenheydens** tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Liefkenshoekspoortunnel" (nr. 13)

08.01 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): De Liefkenshoekspoortunnel moet de zuidelijke spoorlijnen op Linkeroever verbinden met het rangeerstation Antwerpen-Noord. Dit is essentieel om de toegang tot het Deurganckdok te bevorderen. De financiering van het tracé is rond aan de kant van het Vlaams Gewest, maar aan federale zijde laat een en ander op zich wachten.

Welke bedragen zal Infrabel uittrekken voor het gedeelte spoorwerken? Zal voor de PPS-aanbestedingsprocedure de oorspronkelijke kalender kunnen worden gevolgd? Wat is de eventuele alternatieve kalender? Werd het openbaar onderzoek reeds afgerond en werd de bouwvergunning in november 2007 ingediend zoals gepland? Kan de minister bevestigen dat de werken zoals gepland zullen starten in het eerste semester van 2008 met indienststelling in 2012? Wat is de eventuele aangepaste kalender?

08.02 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Toen de Liefkenshoektunnel werd aangelegd, heeft men de historische vergissing begaan geen spoortunnel te bouwen. Ondertussen is iedereen het erover eens dat er alsnog een moet komen.

Dat dit zo veel voeten in de aarde heeft, veroorzaakt mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen en het Waasland. Drie jaar geleden zou de bouw in 2007 beginnen, maar dat is niet gebeurd omdat de zoektocht naar een privépartner niet van een leien dakje liep.

De financiering was rond in 2006, maar door de problemen met de PPS zou de bouw pas kunnen aanvangen begin 2008. Ondertussen is gebleken dat de onderhandelingen met drie kandidaten pas midden oktober 2007 zijn begonnen, waardoor de aanvangsdatum van de werken nu naar september 2008 is verschoven. Daar kwam nog bij dat de communicatie tussen de federale overheid en Vlaanderen over de stedenbouwkundige vergunningen ook niet over rozen gaat.

De tunnel zou 685 miljoen euro kosten, waarvan 50 miljoen euro voor Infrabel en de rest voor de privépartner. In 2004 raamde men de kosten op 588 miljoen euro.

De Oosterweelverbinding en andere projecten zullen ook veel later klaar zijn dan gepland. Is dat een gevolg van de vertraging in het Liefkenshoekspoortunnelproject?

Is de minister bereid alles te doen om dit dossier vooruit te helpen? Hoever staan de onderhandelingen met de privépartner? Zullen de werken inderdaad 685 miljoen euro kosten? Is de vergunningsaanvraag daadwerkelijk ingediend? Zullen de werken aanvangen op 1 september 2008 en klaar zijn in 2012?

08.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De bedragen voor spoorwerken maken geen deel uit van de PPS-overeenkomst. Op het einde van de werken zal de privépartner deze investeringen realiseren.

In 2007 werd 17 miljoen euro uitgetrokken, in 2008 zal het gaan over 7 miljoen euro, in 2009 over 1,5 miljoen euro, in 2010 over 1 miljoen euro, in 2011 over 10 miljoen euro, in 2012 over 20 miljoen euro en in 2013 zal 7 miljoen euro worden uitgetrokken.

Het project voor de Liefkenshoekspoorverbinding werd ingeschreven in het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 van Infrabel.

De PPS-aanbestedingsprocedure liep vertraging op door de volledige mobilisatie van de deskundigen van

Infrabel voor Diabolo, dat op 28 september 2007 werd afgerond. Sinds die datum konden de werkzaamheden hervat worden.

Momenteel zijn er nog verschillende onderhandelingsrondes met de drie nog overblijvende kandidaten. In de komende maanden kunnen zij een offerte indienen voor het project burgerlijke bouwkunde, waarvan de kostprijs voorlopig inderdaad geschat wordt op 635 miljoen euro. Infrabel zal zelf de spoorinfrastructuur aanleggen voor ongeveer 50 miljoen euro.

De Vlaamse regering legde het ontwerp-GRUP voorlopig vast in juni 2007. Daarop werd de procedure voor definitieve vaststelling opgestart. Begin augustus tot begin oktober 2007 werd het openbaar onderzoek gevoerd. We wachten nu nog op het advies van de VLACORO.

De aanvraag stedenbouwkundige vergunning wordt eerstdaags ingediend. We verwachten de vergunning in het eerste semester van 2008. De werken zouden dan starten in het derde kwartaal van 2008 en eindigen tegen eind 2012.

08.04 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Het verheugt mij dat de oorspronkelijke kalender zo goed gevolgd wordt en dat de minister het belang van de ontsluiting van de Antwerpse haven niet onderschat.

08.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De minister zegt dat de stedenbouwkundige vergunning eerstdaags zal worden ingediend, maar minister Van Mechelen beweert dat deze reeds ingediend is. Verder verneem ik dat na drie maanden de onderhandelingsprocedure met de drie kandidaten nog steeds bezig is.

Zullen de werken kunnen starten op 1 september van dit jaar? Zal het initiële bedrag van 586 miljoen euro gehandhaafd kunnen worden?

08.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik meen dat Infrabel zijn verantwoordelijkheid opneemt inzake de onderhandelingen. Als deze onderhandelingen met de kandidaat-privépartners goed verlopen zal het project zoals gepland kunnen worden gerealiseerd. Het is inderdaad een complex en groot project, maar ik heb vertrouwen in de goede afloop.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Bruno Stevenheydens en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Bruno Stevenheydens

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

beveelt de regering aan

- onmiddellijk voortgang en prioriteit te geven aan het dossier van de Liefkenshoekspoortunnel;
- de nodige initiatieven te nemen om de start van de werken te bespoedigen."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jef Van den Bergh, Josy Arens, François Bellot en Ludo Van Campenhout.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

09 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorbediening op de verbinding Rodange-Virton" (nr. 1261)

09.01 Josy Arens (cdH): De NMBS zou vandaag het bilateraal akkoord tussen België en Luxemburg, dat bij de heropening van de lijn Virton-Rodange niet herzien werd, willen vernieuwen, zodat we kunnen compensaties krijgen voor het feit dat de penetratiegraad in ons nadeel uitvalt en er een mouw kan gepast worden aan de uiteenlopende tarieven.

Heeft u hierover met het Groot-Hertogdom Luxemburg contact opgenomen?

09.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De tarieven die de treincontroleurs van de CFL hanteren zijn dezelfde als die van de NMBS. Het is normaal dat de treinen van de CFL die in Virton stoppen, bediend en bemand worden door het personeel van de CFL, vermits het ook om Luxemburgse treinstellen gaat. NMBS-personeel hiervoor opleiden is te omslachtig en te duur.

De vernieuwing van het bilateraal akkoord tussen de CFL en de NMBS wordt momenteel onderzocht, we kunnen nu nog niets zeggen over de inhoud van het akkoord.

09.03 **Josy Arens** (cdH): Dat laatste punt is voor mij het belangrijkste.

Het incident is gesloten.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Josy Arens** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de reistijd op de lijn 162 Brussel-Luxemburg" (nr. 1258)
- de heer **Josy Arens** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vermindering van het aantal rytuigen op lijn 162" (nr. 1259)

10.01 **Josy Arens** (cdH): De reistijd Luxemburg-Brussel wordt alsmaar langer. De NMBS stelt dat de reistijd op die lijn na een buitengewoon onderhoud met een vijftiental minuten zal worden ingekort, dus minder dan de extra reistijd die er de afgelopen twintig of dertig jaar is bijgekomen.

Hoe verklaart u dat de reistijd tussen die twee hoofdsteden zozeer is toegenomen? Wanneer zal de reistijd met 15 minuten worden ingekort? Na zeven jaar buitengewoon onderhoud? Komt deze lijn 162 tussen Oostende en Aarlen-Luxemburg in aanmerking voor een hogesnelheidsverbinding? Is u in kennis gesteld van de vermindering van het aantal rytuigen waaruit de treinen zijn samengesteld? Is dat een tijdelijk fenomeen? Welke oplossingen stelt u voor?

10.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Teneinde de dienstverlening te verbeteren werden er reeds diverse belangrijke investeringen op de as Brussel-Namen-Luxemburg gedaan: het op vier sporen brengen in het kader van het GEN, modernisering en heraanleg van de sporen, herelektrificatie, modernisering van het seingevingssysteem, heraanleg van de bochten, enz. Dankzij die werken zullen de reizigers afhankelijk van de trein een tijdswinst van 8 tot 22 minuten boeken.

Maar tijdens de werken kunnen aanpassingen van de dienstregeling niet voorkomen worden.

De reistijd zal afnemen naarmate de werken zullen worden beëindigd. De aan de gang zijnde werken zouden in december 2016 klaar moeten zijn.

Uit de studie uit 2005 met betrekking tot het Eurocaprailproject blijkt dat de modernisering van die lijn wel degelijk aangewezen is. Sindsdien werd het project geprefinancierd door de Gewesten en gingen de werken eind 2006 van start. Voorts komt er overleg tussen de nationale spooroperatoren om de kwaliteit van het aanbod op die lijn te verbeteren.

De invoering van de nieuwe dienstregeling in december jongstleden ging met een aantal capaciteitsproblemen gepaard, en niet alleen op lijn 162. Dankzij het inzetten van de nieuwe M6-rytuigen en het wegwerken van de technische problemen zou de toestand gevoelig moeten verbeteren.

10.03 **Josy Arens** (cdH): Als ik het goed begrijp, zou het goed kunnen dat de kantelbaktrein op een dag op die lijn zal rijden?

10.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Dat antwoord heb ik al gegeven.

De **voorzitter**: In het antwoord wordt gesteld dat als men nu niet kiest voor een seininrichting die het kantelbaktreinverkeer mogelijk maakt, de kantelbaktreinen niet meer zullen kunnen rijden. Er zijn echter problemen in de bochten.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.17 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 36 par M. François Bellot, président.

01 Question de M. Guido De Padt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur “un service de nuit de la SNCB” (n° 1057)

01.01 Guido De Padt (Open Vld) : Ce week-end, j'avais l'intention de sortir à Bruxelles avec quelques amis, mais j'ai été forcé de constater que la SNCB n'avait pas d'offre de trains après minuit. Nos projets sont donc tombés à l'eau. Je constate qu'une telle offre existe bel et bien aux Pays-Bas, et je me suis demandé pourquoi un service de nuit ne serait pas également possible en Belgique. Je suis d'avis qu'un tel service serait une très bonne chose, car il permettrait notamment de dissuader certaines personnes de prendre le volant, ce qui aurait un effet positif sur la sécurité routière.

S'est-on déjà penché sur la faisabilité d'un tel service de nuit à la SNCB ? Quelles conclusions en sont-elles sorties ? Que pense la ministre d'une telle proposition ? Existe-t-il des projets visant à instaurer un service nocturne ? Cette possibilité est-elle évoquée dans le nouveau contrat de gestion avec la SNCB ?

01.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB n'a pas encore mené d'enquête détaillée en la matière. Il convient, en l'occurrence, de prendre sérieusement en considération les avantages et les désavantages. Une liaison nocturne entre les grandes villes pourrait en effet être très intéressante pour un certain nombre de personnes mais ce sont aussi celles où la fréquence est la plus élevée pendant la journée et qui nécessitent donc le plus d'entretien pendant la nuit. Ces lignes ne sont donc pas toujours libres.

La mise en service de trains nocturnes nécessite du personnel supplémentaire, ce qui ne sera pas une sinécure vu la pénurie de main-d'œuvre actuelle sur le marché du travail, d'autant plus qu'on enregistre actuellement déjà de nombreux départs de conducteurs et d'accompagnateurs admis à la retraite.

En outre, nous constatons que le taux d'occupation des trains régresse fortement après onze heures, vraisemblablement parce les files se sont résorbées à ce moment, ce qui gomme l'avantage concurrentiel du train par rapport à la voiture.

Aux Pays-Bas, il existe effectivement une offre nocturne limitée mais principalement dans la périphérie où l'urbanisation est tout de même spécifique.

Compte tenu de tous ces éléments, il me paraît préférable de continuer provisoirement à accorder la priorité politique à l'accroissement du nombre de voyageurs et au renforcement des services pendant la journée.

01.03 Guido De Padt (Open Vld) : La réponse de la ministre me satisfait : la SNCB doit en effet fixer des priorités. Je constate cependant qu'un réseau de nuit reste bel et bien possible aux Pays-Bas. Je suppose que les lignes doivent quand même y être entretenues, non ?

Je pense aussi que les gens sont prêts à payer un prix raisonnable pour un service de nuit et je reste convaincu des avantages de ce service de nuit au niveau de la sécurité routière. Cette proposition pourrait effectivement revenir sur le tapis dans une dizaine d'années, mais à ce moment-là, les objectifs prioritaires actuels de la SNCB auront été réalisés.

01.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Il est clair que la priorité politique est d'augmenter la capacité et de renforcer le service de jour. Je demanderai néanmoins à la SNCB de procéder à une analyse coût/bénéfice approfondie de cette proposition et d'en examiner l'incidence potentielle, et ceci aussi bien au niveau de l'entretien de nuit que du trafic de jour.

01.05 Guido De Padt (Open Vld) Enfin, le ministre pourrait-il aussi examiner, dans ce contexte, la liaison avec Zaventem ? Pour les passagers de vols charters de nuit, en effet, il n'y a plus de liaisons ferroviaires.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne Liège-Luxembourg" (n° 1083)**

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque de places assises dans les trains entre Arlon et Luxembourg" (n° 1084)**

02.01 André Perpète (PS) : La ligne 42 Liège-Luxembourg-ville, modernisée au début des années nonante, revêt une grande importance pour les navetteurs et les étudiants de la province de Luxembourg. Malheureusement, les horaires de cette ligne sont peu adaptés à la demande. De plus, les voyageurs de Vielsalm, ayant obligatoirement une correspondance à Gouvy, ont tendance à se rendre en voiture jusqu'à cette gare, ce qui y cause un problème de stationnement.

Selon de nombreux usagers, de petits aménagements du parcours et des horaires de quelques trains résoudraient le problème. De tels aménagements sont-ils envisageables ? Des emplacements de parking supplémentaires sont-ils prévus sur cette ligne ?

Par ailleurs, la SNCB est-elle consciente du manque de places assises, voire de places tout court, dans les trains entre Arlon et Luxembourg-ville, particulièrement aux heures de pointe ?

Existe-t-il des indicateurs de fréquentation et un ratio entre le nombre de voyageurs et le nombre de places assises ? Quelles sont les pistes étudiées par la SNCB pour mettre fin à cette situation ? Envisage-t-on la mise en service de wagons supplémentaires ou de trains à plus grande capacité ?

02.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : La problématique de la desserte des gares de Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy de et vers le Grand-Duché a fait l'objet de plusieurs réunions avec les chemins de fer luxembourgeois. Les statistiques du ministère luxembourgeois de la sécurité sociale concernant la province de Luxembourg donnent à penser que le potentiel de voyageurs pour ces liaisons est relativement faible. Par ailleurs, la voie unique qui subsiste entre Vielsalm et Trois-Ponts empêche une augmentation attractive de l'offre. C'est pourquoi aucune modification de l'offre n'est prévue à court terme sur la ligne 42. Il n'y a pas non plus de projet d'extension des parkings.

Sur les trains reliant Arlon et Luxembourg, le taux d'occupation moyen est de 66 % aux heures de pointe. Certains jours, il est vrai que des places manquent dans le train IC Bruxelles-Luxembourg qui arrive à Luxembourg à 7 h 36.

Le train L Luxembourg-Libramont de 15 h 43 souffre d'une sur-occupation plus importante. Sa capacité sera doublée dès le 4 février.

02.03 André Perpète (PS) : Ces bonnes nouvelles pour la ligne Luxembourg-Arlon me réjouissent.

Concernant Gouvy, les statistiques auraient dû intégrer les navetteurs qui empruntent la ligne au départ du Sud de la province de Liège. Le potentiel serait alors un peu plus élevé.

L'incident est clos.

03 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux de rénovation en gare d'Arlon" (n° 1085)

03.01 André Perpète (PS) : Une modernisation, extérieure et intérieure, de la gare d'Arlon serait prévue, ainsi qu'une réfection des quais et des couloirs sous les voies. L'accès pour les handicapés serait aussi amélioré. Dans quels délais les travaux, si vous les confirmez, seront-ils exécutés ? Des parkings supplémentaires pour les 3.000 voyageurs par jour sont-ils également en projet ? Seront-ils gratuits pour les navetteurs ?

03.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : La modernisation de l'intérieur et de l'extérieur du bâtiment et le

placement des caméras de surveillance débuteront en 2011. La réfection des quais et des couloirs souterrains commencera en 2009. L'adaptation en faveur des personnes à mobilité réduite est prévue pour la fin 2010. L'aménagement de parkings supplémentaires sera exécuté en deux phases : la première pour la fin 2008 et la seconde pour la mi-2009.

03.03 André Perpète (PS) : Je vous interrogerai ultérieurement sur le nombre de places de parking supplémentaires prévues.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les travaux au bureau de poste de Nivelles" (n° 1163)

04.01 Valérie De Bue (MR) : Le bureau de poste central de Nivelles est fermé pour travaux. Les usagers sont invités à se rendre dans un autre bureau, à l'extérieur de la ville, et certains d'entre eux ont fait part de leur mécontentement à ce sujet au collège des bourgmestre et échevins.

Lorsqu'une agence bancaire est en travaux, une infrastructure provisoire est souvent mise en place pour assurer un minimum de services à la clientèle. Une telle solution a-t-elle été envisagée pour le bureau de poste central de Nivelles ? Dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-elle pas été retenue ? La Poste a-t-elle parfois recours à ce type de structures provisoires ? En possède-t-elle qui pourraient être mises en place en fonction des travaux ? Est-il possible d'en installer en urgence à Nivelles ? La Poste a récemment donné une réponse négative à cette demande, mais j'aurais voulu connaître votre avis.

04.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : Le bureau de poste de Nivelles est en travaux depuis début janvier, pour six mois. La Poste a examiné les possibilités de minimiser les désagréments de ces travaux pour la clientèle, mais elle n'a pas retenu la solution que vous évoquez en raison de son coût.

Pour les services postaux de base, les clients peuvent s'adresser au Point Poste de la gare.

Pour certaines opérations financières, il est possible de faire appel au facteur en cours de tournée.

Les inconvénients en valent la peine, car la qualité du service sera meilleure, les bâtiments, plus sûrs et l'attente, diminuée.

04.03 Valérie De Bue (MR) : Les travaux ne sont pas en cause. La Poste dispose-t-elle de ce système ? Y a-t-il un seuil minimal pour le mettre en œuvre ou oriente-t-on la clientèle vers un autre point de service ?

04.04 Inge Vervotte, ministre (en français) : Le système a été étudié, mais n'a pas été retenu, en raison de son prix.

L'incident est clos.

05 Question de M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les modifications tarifaires de la Carte Train Scolaire combinée à un trajet TEC" (n° 1145)

05.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Personne ne contestera l'utilité de fidéliser les jeunes aux transports publics. Tout d'abord, pour des raisons de mobilité. Ensuite, parce que le transport public constitue une alternative à cette facilité présentée par l'utilisation des véhicules mais que l'on sait ni très utile ni très avantageuse sur le plan environnemental et en ce qui concerne la santé de notre planète.

On peut se demander si cette logique a été intégrée vu l'augmentation du prix de la Carte Train Scolaire combinée. La SNCB suit une autre logique. Le ministre Antoine, en Région wallonne, a été interrogé à ce sujet. Je ne crois quasiment jamais ce qu'il dit, mais je suis obligé de le citer: "Ce n'est pas la faute de la Société régionale wallonne des Transports, c'est la faute de la SNCB. Ils ont agi comme des goujats". Ce

n'est certes pas le terme qu'il a utilisé, mais dans son esprit, c'est ce qu'il voulait dire! De manière unilatérale, ils ont modifié le prix SNCB en offrant une diminution de 50% pour les moins de 18 ans et de 70% pour les plus de 18 ans. Dès lors, le transport combiné était moins cher qu'un transport bus sur le même trajet.

Le ministre Antoine est-il dans le vrai quand il déplore l'absence de concertation ? Une telle absence de concertation, à propos de tronçons communs, est-elle possible ? Ce vaudeville belgo-belge, dont les victimes sont contraintes de changer leur carte, n'est-il pas préjudiciable à l'image des transports en commun ?

Madame la ministre, l'analyse donnée par le ministre Antoine correspond-elle à la réalité, à savoir qu'aucune concertation n'a eu lieu entre les différents services publics, donc entre la SNCB, le TEC et De Lijn?

Est-il possible d'intervenir sur des tronçons communs, mais qui concernent une Région sans qu'une quelconque concertation n'ait lieu, si pas entre de Lijn et la SNCB, du moins entre le fédéral, la Région et la SRWT?

05.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Je suis d'accord sur l'utilité de créer un réflexe culturel en faveur des transports en commun.

Je compléterai ce qu'a dit le ministre Antoine. La SNCB a opté pour une diminution des prix des abonnements scolaires de 50 % pour les moins de dix-huit ans en février 2006. En février 2007, le tarif « dix-huit ans et plus » a été supprimé. Le tarif scolaire unique résultant correspondait à 43 % du prix d'une Carte train trajet combiné. En février 2007, les prix de toutes les Cartes train ont été ramenés à 20 % du prix d'une carte train trajet combiné. La SRWT a été informée de ces deux mesures.

La SRWT a modifié son calcul tarifaire en décembre 2007, et les importantes diminutions des abonnements de la SNCB ont eu pour conséquence que les abonnements TEC étaient devenus plus chers que les transports combinant train et TEC, ce qui était illogique. La SNCB ne pense pas avoir une attitude inamicale envers les TEC.

La SNCB et la SRWT ont mis en place un groupe de travail. La SNCB s'est toujours montrée disponible dans la recherche d'une solution technique et commerciale répondant aux attentes de la SRWT.

Le problème de la hausse des Cartes train scolaire combinées n'est pas constatable auprès de *De Lijn* ou de la STIB, qui travaillent avec un système de tarification différent de celui de la SRWT.

Ce problème n'a aucun impact sur le projet de carte unique, qui permettra l'utilisation de tous les transports en commun. Dans ce cadre, une bonne relation est primordiale entre les sociétés, c'est pourquoi nous tenons à ce groupe de travail.

05.03 Jean-Luc Crucke (MR) : J'ai donc la confirmation que la SNCB a bien été informée, contrairement à ce qu'en a dit le ministre Antoine, lequel aurait pu aussi décider de faire baisser les prix. En Belgique, il faut poser la question de deux côtés différents pour avoir le tableau final.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite" (n° 1188)**

- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un « couvre-feu » pour les voyageurs en fauteuil roulant" (n° 1243)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service offert par la SNCB aux utilisateurs de fauteuils roulants" (n° 1320)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service offert par la SNCB aux personnes handicapées" (n° 1331)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la promotion de l'accessibilité des transports en commun" (n° 1743)
- M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité des gares, des quais et des trains aux personnes à mobilité réduite" (n° 1751)

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Selon *Le Soir*, seules quatre gares sur les vingt-neuf du Brabant wallon permettraient un accès aux handicapés, les autres étant inadaptées, faute d'équipements ou de personnel durant le week-end. Il serait également opportun de réfléchir à des modèles de trains adaptés.

Quelle est la situation des gares, par catégorie, dans les autres provinces ? Les gares IC sont-elles aménagées ? Existe-t-il un plan d'équipement ? Sur quels critères est-il basé ?

06.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Dans le quotidien *Het Laatste Nieuws*, une personne présentant un handicap se plaint qu'elle est arrivée un samedi soir, aux alentours de minuit, à la gare de Gand Saint Pierre – une des plus grandes gares belges – et qu'elle avait éprouvé des difficultés à descendre du train. Cette situation s'explique par le fait que, depuis le 1^{er} janvier, le service Factage ne fonctionne plus au-delà de 22 heures. Quelques jours plus tard, j'ai lu dans un journal que dans une gare plus petite de Flandre orientale, ce service ne fonctionne plus du tout, bien que la gare soit située dans les environs d'une école pour handicapés.

Est-il exact qu'à partir d'une certaine heure, plus aucun membre du personnel n'est présent pour l'assistance et l'accompagnement des personnes handicapées ? Selon ce que j'ai pu lire dans la presse, cette information n'a pas été communiquée officiellement. A-t-on prévu des solutions de rechange pour les utilisateurs de fauteuils roulants ?

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Parce le train joue un rôle important dans l'existence des personnes moins valides, il est très important de se demander ce que l'on peut et ce que l'on veut faire pour aider ces dernières. Sous la précédente législature, un plan d'investissement à terme prévoyant l'élargissement progressif des facilités en faveur des moins valides avait été arrêté. Si ces facilités sont remises en question, il faut actionner la sonnette d'alarme.

Quelle est la situation actuelle ? En quoi la politique a-t-elle été modifiée ? Que réserve l'avenir ?

06.04 David Geerts (sp.a-spirit) : Souvent, les personnes à mobilité réduite sont empêchées d'user de tout l'éventail des modes de transport. Les personnes affectées d'un handicap visuel prononcé ne peuvent utiliser ni la voiture ni le vélo. Elles sont donc plus dépendantes des transports en commun.

J'ai déposé avec M. Delizée une résolution tendant à promouvoir l'accès aux transports en commun. En attendant qu'elle soit examinée et, espérons-le, adoptée, je constate qu'il est des cas concrets où l'accessibilité n'a pas encore été améliorée.

Envisage-t-on de rayer Heist-op-den-Berg de la liste des gares accessibles ?

Quels sont les résultats de la concertation entre la SNCB et l'Institut médico-pédagogique Sint-Lodewijk à propos de l'arrêt de Kwatrecht ?

Un addendum au nouveau contrat de gestion pourrait contenir la liste des gares que l'on souhaite obligatoirement rendre accessibles sur la base de critères préalablement établis. Y figureraient également un

plan d'exécution pour les années d'investissement et une évaluation des coûts. La ministre fera-t-elle ajouter un tel addendum ?

La ministre connaît-elle l'existence du *boarding aid* ? Cet appareil permet aux personnes en chaise roulante de monter à bord du train de manière autonome et donc de ne plus devoir communiquer leur itinéraire au préalable pour bénéficier d'une aide.

06.05 Jean-Marc Delizée (PS) : Avec le réchauffement climatique et le vieillissement de la population, les transports en commun acquièrent un rôle fondamental. Le public-cible ne se limite pas aux personnes en chaise roulante, mais englobe aussi les personnes âgées, les personnes avec une voiture d'enfants ou des bagages lourds. Les médiateurs ont raison de parler d'un droit de tous à la mobilité, et nous sommes demandeurs d'un débat élargi sur l'accessibilité pour tous des transports en commun. Mon collègue M. Geerts et moi-même avons d'ailleurs déposé à nouveau la résolution qui avait été déposée sous la précédente législature à l'issue de la journée d'étude « Tout le monde à bord – Iedereen aan boord » que j'avais organisée avec Mme Van Gool.

En 2005, des avenants au contrat de gestion ont été adoptés pour les trois sociétés de la SNCB, pour que l'accueil des personnes à mobilité réduite soit amélioré. Des aménagements étaient prévus dans vingt-quatre grandes gares.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Quel bilan tirez-vous ? Quels investissements ont été réalisés ? Qu'a-t-on fait pour la formation du personnel ? Quelles sont vos priorités pour l'avenir ? Comment évoluera la relation avec la SNCB et d'autres partenaires ?

Les Pays-Bas vont investir vingt millions d'euros par an pendant trente ans pour l'accès aux gares. Qu'en est-il en Belgique ? Ce dossier est-il une priorité pour assurer l'égalité de tous en matière de mobilité ?

06.06 Inge Vervotte, ministre (en néerlandais) : J'attache beaucoup d'importance à la mobilité des handicapés car la mobilité est un aspect important de leur épanouissement optimal. Pour cette raison, nous veillerons à ce que la mobilité des handicapés reçoive une attention toute particulière dans le contrat de gestion même s'il s'agit en l'occurrence d'un projet à long terme. Nous devons en effet nous attacher à déterminer par l'analyse ce qui, en la matière, est réalisable à court et à long terme, puis établir une planification.

Concrètement, un projet visant à rendre accessible aux utilisateurs de chaises roulantes 93 gares bien réparties géographiquement est en cours chez Infrabel. Les personnes à mobilité réduite disposent d'ores et déjà de facilités dans ces gares et dans 44 d'entre elles, un service ad hoc se tient déjà à leur disposition 24 h sur 24. Le but visé est de faire en sorte qu'une distance maximale de dix kilomètres sépare une gare offrant des facilités supplémentaires et une gare n'en offrant pas. D'ici à fin 2008, tous les quais de 24 des 50 gares les plus importantes seront rendus complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite sauf si c'est techniquement impossible. En outre, les gares de Aarschot, de Diest, de Libramont et d'Enghien seront aménagées dans le cadre des travaux d'infrastructure planifiés.

Différentes procédures permettent d'optimiser l'accessibilité. On peut d'ores et déjà bénéficier d'une assistance dans 93 gares à condition d'en faire la demande 24 heures à l'avance. Certaines de ces gares sont entièrement accessibles. De même, 44 gares offrent un service 24 heures sur 24. Il existe un service distinct pour les usagers qui empruntent le train quotidiennement. A la Gare Centrale, à Bruxelles, le très important afflux de voyageurs constitue une source de danger à laquelle on cherche actuellement à remédier.

La nouvelle législation impose à Infrabel l'obligation d'assurer une surveillance lors de la traversée de voies de plain-pied dans les gares. Les utilisateurs de chaises roulantes doivent donc être présents en temps voulu. Le site internet de la SNCB fournit tous les renseignements utiles à ce sujet.

Depuis le 1^{er} janvier 2008, le sous-chef de gare, qui est responsable des quais, est également chargé de l'accueil, de l'information et de l'aide requis par les personnes à mobilité réduite. Les statuts du personnel de la SNCB ont même été adaptés dans le cadre de l'aide aux personnes à mobilité réduite.

(En français) Pour le choix des gares dans lesquelles la SNCB a prévu des rampes pour les personnes à mobilité réduite, il a été tenu compte de l'importance de la gare et de la répartition sur le réseau.

La SNCB a aussi le projet d'installer des colonnes de contact dans plusieurs gares, pour permettre au voyageur qui a besoin d'assistance d'appeler l'agent responsable. Deux dispositifs-pilotes ont été installés à Namur et à Bruges.

(En néerlandais) Les personnes à mobilité réduite ont en permanence accès à la gare de Gand. Entre 6 et 22 heures, deux à trois membres du personnel sont toujours présents pour les aider et la nuit, le sous-chef de gare est disponible pour les personnes qui ont suivi la procédure de demande ad hoc. Le wagonnier peut aider le sous-chef de gare.

Il faudrait peut-être aussi encore faire un peu de promotion pour les call centers et les procédures d'assistance.

Des lieux pouvant servir de point d'accueil pour les personnes à mobilité réduite sont actuellement testés et seront ensuite peut-être généralisés.

On prévoit également l'installation de rampes supplémentaires ainsi qu'une étroite collaboration avec les autres modes de transport. L'objectif est d'orienter les usagers vers le moyen de transport le plus approprié pour eux. Il est aussi important que les assistants personnels qui accompagnent une personne à mobilité réduite puissent voyager gratuitement.

Chaque année, 140.000 personnes à mobilité réduite introduisent une demande d'aide. Rien qu'à Gand, le nombre de ces demandes s'élève déjà à 16.000.

Le service sera maintenu à Heist-op-den-Berg et à Kwatrecht, bien qu'une aide aux moins valides ne soit normalement pas prévue aux points d'arrêt. La SNCB a décidé après concertation que la situation ne pouvait être améliorée mais elle souhaite également éviter toute détérioration.

Il est certainement possible d'établir une liste des gares qui seront encore rendues accessibles. Dans le cadre de l'estimation des coûts, il est en revanche impossible de distinguer les investissements ciblant les personnes à mobilité réduite des autres investissements. La plupart du temps, les adaptations s'insèrent dans le cadre de travaux de plus grande envergure qui visent l'ensemble des voyageurs.

Le « *boarding aid* » est un appareil qui aide les personnes en chaise roulante à monter seules dans le train. La SNCB n'en équipera pas ses trains mais les nouvelles rames seront pourvues d'un pont de chargement commandé par le personnel de bord. L'association des personnes à mobilité réduite a bien accueilli cette idée.

(En français) Sont déjà accessibles en fauteuil roulant les quais des gares de Bruxelles-Central, Midi, Nord, Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-National-Aéroport, Gand-St-Pierre, Gand-Dampoort, Louvain, Anvers-Central, Louvain-La-Neuve, Namur, Liège-Guillemins, Ostende, Saint-Nicolas, Verviers-Central, Lokeren et Hal.

Les travaux à Bruges et Charleroi-Sud sont bien avancés. Pour Mons, Alost, Roeselare et Torhout, les études sont en cours. Le projet à Etterbeek doit être revu en fonction des travaux routiers aux abords de la gare. Les travaux à Gembloux vont également commencer, ce qui permet de maintenir l'objectif de vingt-quatre gares pour 2008.

Ces travaux s'intègrent généralement dans un projet global, visant à renouveler l'ensemble des abords des gares. Il n'est donc pas possible de mentionner séparément les investissements relatifs à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Une attention à la situation spécifique de ces personnes est intégrée à la formation du personnel depuis août 2007.

(*En néerlandais*) J'accueille favorablement la suggestion concernant les pouvoirs locaux. Aucun plan n'a encore été élaboré en la matière.

06.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Ce que la ministre dit à propos de Gand-Saint-Pierre correspond partiellement à ce que disait ma source écrite. Le service de l'équipe d'assistance prend apparemment fin à 22 h. Est-ce nouveau ? Si oui, a-t-on déjà diffusé cette information ?

En ce qui concerne la gare de Kwatrecht, il n'y aurait donc pas le moindre problème. Les journaux ne disent pas toujours la vérité. J'espère que le président distribuera aux membres la liste des gares où une assistance est prévue.

06.08 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Je suis heureux d'entendre que l'on va s'attaquer très sérieusement à ce problème.

06.09 David Geerts (sp.a-spirit) : Je remercie la ministre pour ses réponses claires. Je retiens de ce débat que notre résolution pourra compter sur une large majorité.

06.10 Jean-Marc Delizée (PS) : Une prise de conscience a eu lieu en matière d'accessibilité des personnes non valides aux transports en commun. Certaines avancées ont été réalisées et celles prévues pour fin 2008 le seront vraisemblablement dans les délais. Néanmoins, il faudra aller plus loin. Comme mes collègues, je demande à ce que nous revenions sur le sujet, par exemple par le biais d'une résolution. En concertation avec les autres niveaux de pouvoir, nous devons avoir des objectifs ambitieux.

06.11 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les informations parues dans la presse étaient exactes, je puis le confirmer à l'attention de M. Van den Eynde. La concertation qui était alors en cours a démontré que cela n'avait pas de sens.

Entre 06.00 et 22.00 heures, la gare de Gand Saint-Pierre propose un service auquel il peut être fait appel. Sur le site de la SNCB, les gares qui proposent un service de ce type sont marquées d'un symbole. Si l'on souhaite bénéficier d'une assistance après 22.00 heures, il convient de le signaler 24 heures à l'avance. Si l'on téléphone après 23.00 heures, il faut appeler un autre numéro et l'on veillera à ce que le service soit assuré.

06.12 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Voilà des informations complémentaires utiles.

L'incident est clos.

07 Question de M. Peter Luykx à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le décret que la Région wallonne entend voter afin de permettre aux communes wallonnes d'imposer une taxe pour nuisances à Belgacom" (n° 1216)

07.01 Peter Luykx (CD&V - N-VA) : A la lumière d'une difficile mission budgétaire, le gouvernement fédéral table sur une contribution substantielle de Belgacom mais il pourrait bien faire choux blanc. Selon la presse, l'Association wallonne des Villes et Communes souhaite imposer aux opérateurs de télécommunication une taxe sur les nuisances pour chaque mètre de trottoir utilisé pour la pose de câbles. Le Parlement devrait être amené à se prononcer très prochainement à ce sujet. Ce décret devrait rapporter 25 millions d'euros aux communes wallonnes indigentes.

L'association flamande des Villes et Communes n'instaurera pas cette taxe sur les nuisances parce que plusieurs actions en justice ont déjà été menées contre de tels prélèvements. La Flandre s'est résignée devant la situation, notamment après l'avis négatif rendu par le Conseil d'État. Dans un arrêt du 22 novembre 2006, la Cour constitutionnelle a toutefois levé une entrave de taille à l'instauration de cette taxe, à savoir le droit exclusif que le pouvoir fédéral détenait de la lever.

En outre, la Wallonie applique déjà une taxe sur l'électricité et sur l'eau. Le ministre régional compétent hésiterait encore à instaurer la taxe sur les nuisances pour le gaz. Le décret en la matière a été approuvé mais il n'y a pas encore d'arrêtés d'exécution.

La taxe sur le gaz serait supprimée en cas d'instauration de la taxe appliquée à Belgacom parce que la Wallonie craint, à juste titre, qu'elle soit répercutée sur les prix, eu égard à la situation monopolistique qu'occupe le fournisseur. La Région de Bruxelles-Capitale s'inspire de l'exemple de la Région wallonne.

Belgacom répercutera donc la taxe pour nuisances sur son dividende ; l'État fédéral en sera victime et donc le contribuable flamand en grande partie également. Il s'agit manifestement d'un conflit d'intérêts : une décision unilatérale prise par le Parlement wallon et éventuellement par le Parlement bruxellois entraîne des conséquences directes pour la Flandre.

La ministre est-elle d'accord ? Qu'en est-il de ce décret ? Quelles sont les répercussions pour le contribuable flamand ? Est-il exact que les entreprises de gaz, d'électricité et d'eau versent pour ainsi dire partout une taxe pour nuisances aux communes, comme l'a un jour déclaré M. de Donnea au sein de cette commission ? Existe-t-il une différence entre les Régions, les secteurs et les tarifs ? Quelle est la situation aux Pays-Bas ou en Allemagne ? Si Belgacom est contrainte de mettre son câblage à la disposition de la concurrence, n'est-il pas plus logique d'imposer cette taxe à l'ensemble des entreprises qui utilisent ce câblage ? Quelles mesures la ministre prendra-t-elle ?

07.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : L'Union des villes et communes de Wallonie menace de déposer prochainement un décret-cadre en vertu duquel les communes wallonnes pourraient prélever des rétributions. Il est question d'un montant de 0,5 euro par mètre de domaine public. Cette proposition n'a pas encore été déposée. L'incidence financière est estimée à maximum 25 millions d'euros par an. Les conséquences pour la rentabilité des acteurs intéressés sont actuellement difficiles à évaluer.

La législation fédérale prévoit un libre droit de passage pour le secteur des télécommunications mais la Cour constitutionnelle a précisé dans un arrêt qu'une Région peut tout de même imposer une rétribution sous certaines conditions. Le secteur des télécommunications est également soumis à l'obligation légale de déplacer gratuitement les câbles lors de certains travaux publics, ce qui coûte annuellement 20 millions d'euros au secteur.

Il n'existe actuellement aucune initiative similaire en Région de Bruxelles-Capitale. Belgacom envisage de répercuter ce poste sur le client, éventuellement uniquement en Région wallonne.

Par ailleurs, seul le secteur de l'électricité paie des rétributions en Région wallonne et un seul gestionnaire les récupère sur le client. Les secteurs du gaz et de l'électricité ne paient pas de rétribution.

La région flamande a instauré en 2001 une rétribution pour les voiries régionales qui représentent 10 % du domaine public. Il s'agit d'un montant fixe de 62 euros pour les travaux notifiés et de 0,05 euro par mètre de câble, qui n'est pas répercuté sur le montant de la facture. Cette rétribution produit annuellement une recette de 1,2 million d'euros.

Ce système n'existe pas aux Pays-Bas et j'ignore ce qu'il en est en Allemagne.

Belgacom reçoit une indemnité pour l'ouverture de son réseau de câbles.

Je suivrai attentivement ce dossier dans les limites de mes compétences. Si la taxe est appliquée, des aménagements devront être effectués chez Belgacom pour en limiter l'impact.

07.03 Peter Luykx (CD&V - N-VA) : La ministre suit le dossier, ce dont je me félicite. Mais elle perd de vue le mécanisme du marché libre lorsqu'elle évoque une répercussion de la taxe sur le consommateur par Belgacom, avec une distinction entre citoyens flamands et wallons. Adapter les tarifs n'est pas aussi simple qu'il y paraît, en particulier en Flandre où joue la concurrence avec Telenet.

Ce dossier resurgit à intervalles réguliers. Nous devons prendre attitude, définitivement et préventivement, pour ne pas laisser échapper les moyens supplémentaires de Belgacom, qui est tout de même une entreprise publique.

L'incident est clos.

08 Question et interpellation jointes de

- **M. Willem-Frederik Schiltz** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réalisation du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 1237)

- **M. Bruno Stevenheydens** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek" (n° 13)

08.01 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Le tunnel ferroviaire du Liefkenshoek doit relier les lignes sud de la rive gauche à la gare de triage d'Anvers-Nord. C'est capital pour favoriser l'accès au Deurganckdok. Le financement du tracé est prêt du côté de la Région flamande mais du côté fédéral, certains points doivent encore être réglés.

Quels montants seront alloués par Infrabel aux travaux ferroviaires ? Pourra-t-on suivre, pour la procédure d'adjudication PPP, le calendrier initialement établi ? Quel est l'éventuel planning de remplacement ? L'enquête publique est-elle déjà terminée et la demande de permis de bâtir a-t-elle été introduite en novembre 2007, comme prévu ? La ministre peut-elle confirmer le début des travaux au premier semestre 2008 et la mise en service en 2012 ? S'il y a un échéancier adapté, quel est-il ?

08.02 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Lors de la construction du tunnel du Liefkenshoek, on a commis l'erreur historique de ne pas réaliser en même temps un tunnel ferroviaire. Depuis, chacun s'accorde pour dire que ce tunnel est indispensable.

Les nombreux obstacles à ce projet sont la cause de problèmes de mobilité à Anvers et dans ses environs ainsi que dans le pays de Waas. Il y a trois ans, le début des travaux avait été programmé pour 2007 mais il n'en fut rien car la recherche d'un partenaire privé s'est révélée très complexe.

Le financement était réglé en 2006, mais en raison des difficultés relatives au PPP, la construction ne démarrerait finalement qu'au début de 2008. Il est apparu, depuis, que les négociations ont seulement été entamées avec trois candidats à la mi-octobre 2007, ce qui a postposé le début des travaux au mois de septembre 2008. De surcroît, des problèmes ont surgi au niveau de la communication entre les pouvoirs fédéraux et la Flandre à propos des permis d'urbanisme.

Le tunnel coûterait 685 millions d'euros, dont 50 millions à charge d'Infrabel et le solde à charge du partenaire privé. En 2004, les coûts étaient estimés à 588 millions d'euros.

La liaison Oosterweel et d'autres projets accuseront aussi un important retard par rapport aux prévisions. Est-ce une conséquence des lenteurs du projet de tunnel ferroviaire du Liefkenshoek ? La ministre est-elle disposée à tout mettre en œuvre pour faire progresser ce dossier ? Où en sont les négociations avec le partenaire privé ? Les travaux coûteront-ils effectivement 685 millions d'euros ? La demande de permis a-t-elle réellement été introduite ? Les travaux débiteront-ils le 1^{er} septembre 2008 pour s'achever en 2012 ?

08.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les montants relatifs aux travaux ferroviaires ne sont pas inclus dans la convention PPP. Le partenaire privé réalisera ces investissements à la fin des travaux.

Un montant de 17 millions d'euros a été budgété en 2007. Ce montant s'élèvera à 7 millions d'euros en 2008, à 1,5 millions d'euros en 2009, à 1 million d'euros en 2010, à 10 millions d'euros en 2011, à 20 millions d'euros en 2012 et à 7 millions d'euros en 2013.

Le projet relatif à la liaison ferroviaire du Liefkenshoek a été inscrit dans le plan d'investissement pluriannuel 2008-2012 d'Infrabel.

La procédure d'adjudication " PPP ", qui avait pris du retard étant donné la mobilisation de l'ensemble des experts d'Infrabel autour du dossier du Diabolo, se poursuit depuis la clôture de ce dossier le 28 septembre 2007.

Des négociations sont encore en cours avec les trois candidats restants. Dans les mois à venir, ces derniers pourront remettre une offre pour le projet de génie civil dont le coût est en effet actuellement estimé à 635

millions d'euros. Infrabel se chargera de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire pour un montant d'environ 50 millions d'euros.

Le gouvernement flamand a arrêté un projet de plan communal d'aménagement du territoire (GRUP) en juin 2007, après quoi la procédure de fixation définitive a été lancée. L'enquête publique s'est déroulée entre début août et début octobre 2007. Nous attendons encore l'avis de la Vlacoro.

La demande de permis d'urbanisme sera introduite dans les jours à venir. Nous attendons ce permis dans le courant du premier semestre de 2008. Les travaux débuteraient ainsi au troisième trimestre de cette année pour s'achever fin 2012.

08.04 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Je me félicite du soin avec lequel le calendrier initial a été respecté et me réjouis que la ministre ne sous-estime pas l'importance du désenclavement du port d'Anvers.

08.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : La ministre affirme que la demande de permis d'urbanisme sera introduite dans les prochains jours, alors même que le ministre Van Mechelen prétend que cette démarche a déjà été entreprise. Par ailleurs, j'apprends ainsi que la procédure de négociations avec les trois candidats n'est toujours pas achevée après trois mois. Les travaux pourront-ils démarrer le 1^{er} septembre prochain ? Le montant initial de 586 millions d'euros pourra-t-il être respecté ?

08.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je pense qu'Infrabel prend ses responsabilités en ce qui concerne les négociations. Si les négociations avec les partenaires privés candidats se passent bien, le projet pourra être mené à bien comme prévu. Il s'agit effectivement d'un projet complexe et de grande envergure mais je suis certaine qu'il aboutira.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Bruno Stevenheydens et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Bruno Stevenheydens
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
recommande au gouvernement
- de donner toute priorité au dossier du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek;
- de prendre les initiatives nécessaires pour accélérer le début des travaux.”

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jef Van den Bergh, Josy Arens, François Bellot et Ludo Van Campenhout.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

09 Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la desserte de trains sur la relation Rodange-Virton" (n° 1261)

09.01 Josy Arens (cdH) : La SNCB souhaiterait revoir l'accord bilatéral entre le Luxembourg et la Belgique, non revu lors de la réouverture de la ligne Virton-Rodange, afin que des compensations nous soient accordées en raison du fait que le taux de pénétration est en notre défaveur et de remédier à des discordances tarifaires.

Avez-vous pris contact avec le Grand-Duché à cette fin ?

09.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les tarifs appliqués par le personnel de contrôle de la CFL sont les mêmes que ceux pratiqués par la SNCB. Il est normal que les trains de la CFL desservant Virton, composés de matériels de la CFL, soient assurés par du personnel de la CFL. Former du personnel SNCB

serait trop onéreux.

Le renouvellement de l'accord bilatéral entre CFL et SNCB étant à l'étude, on ne peut préjuger de son contenu.

09.03 Josy Arens (cdH) : C'est ce dernier point qui est le plus important pour moi.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le temps de parcours sur la ligne 162 reliant Bruxelles à Luxembourg" (n° 1258)**

- **M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la diminution du nombre de voitures sur la ligne 162" (n° 1259)**

10.01 Josy Arens (cdH) : La durée du trajet Luxembourg-Bruxelles ne cesse de s'allonger. Suite à un « entretien extraordinaire », la SNCB affirme que le temps de parcours sur cette ligne diminuera d'une quinzaine de minutes, soit nettement moins que le temps que nous avons perdu depuis vingt ou trente ans.

Comment s'explique cet allongement du temps de parcours entre les deux capitales ? Quand bénéficierons-nous de la diminution de quinze minutes ? Après les sept années de travaux d'entretien extraordinaire ? Un projet de grande vitesse verra-t-il le jour sur cette ligne 162 entre Ostende et Arlon-Luxembourg ? Êtes-vous informée de la diminution du nombre de voitures que comptent les trains ? Cette situation est-elle temporaire ? Comment y remédieriez-vous ?

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Divers investissements importants sont réalisés sur l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg pour améliorer le service : mise à quatre voies dans le cadre du RER, modernisation et réaménagement des voies, réélectrification, modernisation de la signalisation, réaménagement des courbes, etc. Ces travaux feront gagner aux voyageurs de huit à vingt-deux minutes selon les trains.

Cependant, durant les travaux, des aménagements d'horaires sont indispensables.

Le temps de parcours baissera à mesure que les chantiers se termineront, la fin des travaux en cours étant prévue pour décembre 2016.

L'étude de 2005 relative au projet Eurocap-Rail a démontré la pertinence de la modernisation de l'axe. Ce projet a fait depuis l'objet d'une opération de préfinancement régional et les travaux ont démarré fin 2006. Par ailleurs, des pourparlers entre les opérateurs nationaux de chemins de fer vont avoir lieu pour améliorer la performance de l'offre sur cet axe.

Des problèmes de capacité se sont posés à l'entrée en vigueur des nouveaux horaires en décembre dernier, et pas uniquement sur la ligne 162. Avec la maîtrise des problèmes techniques, l'arrivée des nouvelles voitures M6 devrait sensiblement améliorer la situation.

10.03 Josy Arens (cdH) : Si j'ai bien compris, nous pourrions quand même voir arriver le train pendulaire sur cette ligne ?

10.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : J'ai donné cette réponse.

Le **président** : La réponse dit que si on ne choisit pas aujourd'hui une signalisation permettant les trains pendulaires, on les rendra impossibles. Il y a toutefois des problèmes dans les courbes.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 17.

