



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

20-10-2003

Après-midi

maandag

20-10-2003

Namiddag

<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. Josy 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: **Josy Arens, 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 6
 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 8
 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 10
 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 12
 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 13
 ministre et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "le transport transfrontalier de
 voyageurs en Hainaut" (n° 219)

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 Josy Arens aan de vice-eerste minister 1
 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)

Sprekers: **Josy Arens, 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- 6
 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)

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

- Interpellatie van de heer Louis Smal tot de eerste 8
 minister over "de bevoegdheidsverdeling inzake
 mobiliteit" (nr. 39)

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

- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice- 10
 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)

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

- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice- 12
 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)

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

- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice- 14
 eerste minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "het
 grensoverschrijdend reizigersvervoer in
 Henegouwen" (nr. 219)

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

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

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)

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)

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

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

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)

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)

- 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)

- 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)

- 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)

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

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

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

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

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)

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)

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

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

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

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

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)

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)

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

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

De vergadering wordt geopend om 14.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.08 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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. Josy 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 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 Josy 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 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question concerne la deuxième dorsale wallonne: le projet Euro Cap Rail, c'est-à-dire le projet de ligne à grande vitesse entre les capitales de l'Union européenne (Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg) qui 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. Critiqué notamment pour certains de ses aspects techniques, ce projet fait-il aujourd'hui l'objet d'une évaluation et d'une concertation technique avec la SNCB?

Deuxièmement, l'intention politique de l'actuel gouvernement est-elle réellement de soutenir le projet de ligne à grande vitesse sur cet axe alors que la déclaration gouvernementale de juillet 2003 note le projet politique de dissoudre d'ici la fin de la législature la Financière TGV?

Troisièmement, le plan d'investissement de la SNCB tel qu'il a été reconsidéré à l'horizon 2007 par le comité de concertation considère la ligne interne Bruxelles-Namur-Luxembourg comme prioritaire. Le ministre peut-il nous détailler, pour cette ligne, les objectifs et performances à atteindre à l'horizon 2007, le montant des investissements qui y sera affecté annuellement pour atteindre cet objectif, la nature des modes de financement de cet investissement et, pour chacune des entités contribuant à la revalorisation de cette ligne, la part et le montant annuel de leur contribution respective?

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-

Enfin, je voudrais savoir aussi comment avance la concertation avec le Grand-Duché de Luxembourg et éventuellement avec la Banque européenne d'investissement pour le financement des travaux d'amélioration de la performance de cette ligne 162.

Luxemburg als prioritair beschouwd.

Welke doelstellingen moeten tegen 2007 worden gehaald?

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 betreft?

01.02 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon les estimations, la ligne en question réalisée à grande vitesse devrait drainer, à terme, 6.800.000 passagers contre 3.100.000 actuellement.

1. Pouvez-vous nous indiquer les dispositions que vous comptez prendre pour que la SNCB intègre ce projet dans son plan d'investissement au cours de la prochaine décennie?

2. Pouvez-vous donner des détails sur la planification de ces travaux pour les différentes sections? En effet, on sait dès à présent qu'entre Bruxelles et Namur, il s'agirait de moderniser la ligne existante, de même qu'entre Namur et Achêne-Ciney; de Achêne à Libramont, ce serait une ligne en site propre, sans doute le long de l'autoroute E411. Enfin, quels seraient les aménagements entre Libramont et la frontière grand-ducale?

3. Ma dernière question relève du financement de ces travaux: la SNCB compte-t-elle financer ces travaux, soit via la Financière TGV, soit à charge du budget de la SNCB ou par financement alternatif avec intervention éventuelle de la Région wallonne?

01.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, comme vous le savez, le plan pluriannuel d'investissement prévoit en principe 90 millions d'euros pour la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg.

D'après les dernières estimations, grâce à la rectification d'un certain nombre de courbes, à la modification des plates-formes, à l'élargissement de certaines entrevoies et, notamment, à diverses adaptations techniques, ces 90 millions permettent un accroissement de la vitesse de référence, avec un gain de temps d'environ 10 minutes entre Bruxelles et Luxembourg.

Ces 90 millions qui figuraient dans le plan initial 2001-2012 donnent donc un gain de temps de 10 minutes, ce qui n'est pas grand-chose, il faut le reconnaître. Entre-temps, dans le cadre du nouveau plan d'investissement, un accord entre le gouvernement fédéral et les Régions prévoit d'examiner si, en plus du préfinancement, il n'est pas possible d'avancer plus vite et plus loin. Comme vous l'avez dit, le plan original a été élaboré par le ministère fédéral et la SNCB en a pris

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: 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 modelijk is.

connaissance après coup.

Pour le moment, la SNCB est en train de vérifier ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Le gouvernement wallon n'a pas voulu préciser ses souhaits sans savoir ce qui était réellement faisable. C'est une piste d'examen pour le moment. Quant à la deuxième piste, j'ai eu un contact avec mon homologue luxembourgeois, M. Greten. M. Vincke, M. Greten, le directeur général des chemins de fer luxembourgeois et moi-même, nous avons convenu que, dans quelques semaines, la SNCB et mon homologue luxembourgeois vont nous présenter les différents scénarios réels pour changer et moderniser la ligne, en reprenant chaque fois le coût des travaux par scénario et par alternative.

Troisième élément, entre-temps, la Commission européenne a fixé son programme, dans lequel figure également cette ligne. Nous avons fait les démarches nécessaires auprès de la Commission pour que cette ligne soit reprise dans la liste finale.

En résumé, nous avons tout d'abord le plan d'investissement, ensuite, la collaboration avec CFL et enfin la Commission européenne. Et je crois que dans deux ou trois mois, nous pourrions étudier les scénarios réalistes en tenant compte de leur coût respectif. Nous étudierons alors lequel génère l'effet le plus important. Je donnais l'exemple d'un coût de 90 millions pour gagner dix minutes. S'il faut y ajouter encore 100 millions pour gagner deux minutes supplémentaires, je ne pense pas qu'il y ait un parlementaire pour demander ce dernier investissement. Je ne serai prêt à vous présenter les différents scénarios que lorsqu'on saura à quoi s'en tenir. Il est très important de savoir de quoi on parle. Nous avons une possibilité de subsides de l'Europe à concurrence de 10 à 15%. Le Luxembourg a toujours dit qu'il voulait co-financer une partie. Donc, nous verrons.

Le dossier est à l'examen concernant les trois pistes. J'ai pris les contacts nécessaires et j'attends quelques semaines, peut-être un mois ou deux, pour avoir des scénarios réalistes.

Le **président**: Madame Payfa, je venais d'annoncer que vous seriez obligée de reporter votre question. Vous arrivez à point. Je vous laisse poser votre question maintenant.

01.04 Martine Payfa (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse s'est fait l'écho, au début du mois de septembre, de la relance du projet de liaison ferroviaire Bruxelles-Arlon-Strasbourg, par la commissaire européenne, Mme Loyola de Palacio.

En effet, celle-ci, en dépit du rapport défavorable remis par le groupe de haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport, présidé par Karel Van Miert, a adressé un courrier au ministre wallon de la Mobilité, par lequel elle confirme l'intérêt de la Commission pour ce projet. Dans celui-ci, outre le fait qu'elle souligne que les considérations d'ordre technique de ce rapport n'engagent pas la Commission européenne, elle précise que celle-ci poursuit une étude d'impact détaillée du programme recommandé, sur la base notamment de l'analyse des flux du trafic et qu'elle proposera sa révision de la décision sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport après les vacances.

En conséquence, M. le ministre, en sa qualité de ministre de tutelle de la SNCB, peut-il me faire savoir s'il a pris des contacts avec son homologue wallon et dans l'hypothèse de la concrétisation d'un tel projet: si des études ont déjà été établies relatives au degré

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.

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?

d'implication, tant sur le plan des infrastructures que financiers, de la SNCB quant à sa réalisation?

01.05 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, comme je ne veux pas me répéter, je me réfère à la réponse que j'ai apportée précédemment.

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

Le **président**: Chers collègues, vous remarquerez que le ministre est plus sévère que moi! En tout cas, madame, vous disposerez du texte de la réponse demain matin.

01.06 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je tiens à remercier le ministre pour sa réponse. Je lui signale que, depuis 1995, j'interpelle les différents ministres qui se sont succédés, M. Daerden et Mme Durant, sur cette ligne 162. A plusieurs reprises, je me suis montré très optimiste, imaginant que les choses pourraient avancer rapidement.

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?

Nous avons devant nous, aujourd'hui, un ministre qui s'est engagé très fermement et très loin en la matière. J'espère que les choses vont enfin se concrétiser.

De Luxemburgers zijn geïnteresseerd in de lijn.

J'ajoute que le ministre wallon a évoqué l'apport éventuel, dans l'opération, de la Banque européenne d'investissement. Je ne sais pas si vous avez des contacts de ce côté. Je me permets de vous rappeler que nos amis luxembourgeois sont réellement demandeurs de la modernisation de cette ligne qui doit incontestablement être améliorée.

01.07 Johan Vande Lanotte, ministre: Ils ont été très clairs. Ils veulent bien investir à condition que les travaux consentis permettent un gain de temps suffisant.

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

01.08 Josy Arens (cdH): Je serai aussi clair qu'eux en disant que, pour le Luxembourg belge, cela doit aussi rapporter un gain de temps suffisant, mais que nous devons maintenir des arrêts.

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

01.09 Johan Vande Lanotte, ministre: Vous avez bien compris. Je répète que la position du Grand-Duché est claire. Les responsables sont prêts à investir, mais à condition que le gain de temps soit suffisant.

01.10 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, vous dites que vous avez quelque peu improvisé votre réponse. Je vous répondrai en toute sympathie que c'est du faux dilettantisme car il me semble que vous avez très bien étudié votre dossier.

01.10 **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.

Cela dit, dans une vie antérieure, je représentais avec un collègue flamand l'Etat belge, la Région wallonne et la Région flamande dans le cadre du Comité des infrastructures de transport de l'Union européenne. Cette ligne est inscrite dans le réseau trans-européen depuis 1994. Les Luxembourgeois, lors de réunions officielles dont vous pouvez retrouver les procès-verbaux, avaient indiqué qu'ils étaient prêts à financer à hauteur de 10% le montant des travaux de modernisation à partir du moment où le gain de temps dépassait les 12 minutes. Autrement dit, ils acceptent de financer toutes les minutes supplémentaires.

A propos des investissements. soit ie n'ai pas bien compris. soit les

choses ne sont pas suffisamment avancées. Avez-vous l'intention d'inscrire la démarche du financement de cette ligne dans la politique de la Financière TGV ou directement à charge de la SNCB?

Dernière remarque en ma qualité d'élus d'une des provinces directement concernées. Les bourgmestres des communes concernées par la ligne à grande vitesse ont un a priori tout à fait favorable pour défendre la création de cette ligne à grande vitesse, pour autant qu'elle s'inscrive le long d'un des axes existants, soit l'autoroute E411, soit la nationale mais apparemment, ce serait l'autoroute E411. Au nom de certains mandataires locaux, je peux vous confirmer la facilité d'accueil de cette infrastructure, même s'il n'y aura - et c'est tout à fait légitime dans le cadre d'une politique des chemins de fer à grande vitesse - aucune gare qui nous desservira directement dans nos régions ardennaises, étant donné la très faible densité de la population. Je puis dès à présent vous dire que cela ne devrait pas présenter trop de difficultés.

Dernier élément qui avait déjà été souligné ici, dans le cadre de la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg, selon les ingénieurs de la SNCB, le coût du gain d'une minute entre Namur et Luxembourg est significativement plus faible qu'entre Namur et Bruxelles. On connaît le grand flux de passagers entre Namur et Bruxelles. Il est donc important de moderniser ce tronçon, mais le coût de la modernisation entre Namur et Luxembourg pour gagner une minute est inférieur de 80% au coût de la modernisation entre Namur et Bruxelles, tout simplement parce qu'il s'agit de zones totalement vierges sur le plan des contraintes liées à l'urbanisme.

01.11 Johan Vande Lanotte, ministre: Sans entrer trop avant dans les détails techniques, je répondrai que c'est vrai pour les premières minutes, mais dès que la vitesse progresse, il faut construire de nouvelles voies, d'où une modernisation beaucoup plus coûteuse du tronçon Namur-Bruxelles. Si vous voulez réellement une grande avancée, un tout nouveau tronçon s'avère indispensable. De toute évidence, la création d'un nouveau tronçon coûte beaucoup plus cher que la rénovation d'une autre ligne. Nous allons discuter du prix et, bien entendu, de la fermeture éventuelle de certaines gares. La performance de la vitesse est tributaire du nombre d'arrêts. Ce n'est pas le temps perdu à chaque arrêt qui réduit la vitesse, mais plutôt l'impossibilité de rouler à vitesse constante.

Quant à votre question au sujet de la Financière TGV, ce n'est pas le but. Étant donné la reprise des dettes, le véhicule TGV disparaîtra également.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heren Luc Sevenhans en Jos Ansoms hebben beiden gevraagd hun vragen te mogen uitstellen. De heer Jo Vandeurzen dient daar niet het slachtoffer van te worden. Met andere woorden, we zullen zijn vraag loskoppelen van de andere. Zij hoeven dan hun vragen 180, 181 en 252 en interpellatie 62 niet meer in te dienen. Die komen automatisch de volgende keer op de agenda.

01.11 Minister **Johan Vande Lanotte**: 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.

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 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)

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)

02.01 Jo Vandeurzen (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag was samengevoegd met een interpellatie, maar ik zal mij nu uiteraard beperken tot de korte vraag.

Mijnheer de minister, we moeten het drama van Ford hier in commissie niet in herinnering brengen. U weet dat er naar aanleiding van de gebeurtenissen in Limburg weer vragen rijzen over de ontsluiting van de provincie, belangrijk voor de toekomstmogelijkheden van de bedrijven en zeker voor de industriële activiteiten in de provincie. Ik hoop dat de federale regering zich er van bewust is dat er niet alleen een probleem is bij Ford. Uiteraard zijn de belangen van de werknemers en de toekomst van dat bedrijf nu eerst aan de orde. Er is tevens de fundamentele vraag wat er op economisch vlak nog mogelijk is in de provincie en hoe wij dat op een positieve manier mee kunnen beïnvloeden.

Een van de grote punten in Limburg blijft de mobiliteit, onder andere via het spoor. Zeker wat goederentransport betreft is er de vraag naar de logistieke ontsluiting van de regio. Dat is een bekend dossier. Naar aanleiding van de recente gebeurtenissen luidt mijn vraag of de NMBS op het vlak van het goederentransport – ik denk dan aan het dossier-IJzeren Rijn, alsook aan de transportmogelijkheden van noord naar zuid – geen bijzondere inspanningen kan leveren en één en ander kan versnellen om op het vlak van logistiek de mogelijkheden in de provincie snel te vergroten.

02.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de intenties van de vraagsteller. Het is echter niet eenvoudig een investeringsprogramma dat over verschillende jaren loopt dermate wendbaar te maken dat men onmiddellijk rekening kan houden met gebeurtenissen als deze. Het versterken van de logistieke mogelijkheden van de provincie is een doelstelling die gedeeld wordt door veel mensen, zeker door mijzelf. In de voorbije jaren zijn terzake aanzetten gegeven waardoor de provincie aantoonde dat ze dat aankan. Daarom ben ik ervan overtuigd dat het project Genk-goederen, waarbij men de 11 sporen uitbreidt met 6 sporen, rectificatie doet en een aantal baanvakken in de omgeving wordt aangepast, de capaciteit en de productiviteit van het vormingsstation fors zullen verbeteren. Dit is een weinig zichtbare investering. Mensen zien dat niet onmiddellijk, zodat het moeilijk is hen te overtuigen dat er iets gebeurt in de provincie. Het is echter een belangrijke investering omdat het basisknooppunt hierdoor verbetert, een element dat de ontsluiting per spoor van de bedrijven ten goede kan komen. Het heeft weinig zin een bedrijf te ontsluiten indien achteraf blijkt dat men in het rangeerstation niet weg kan. Dit is nog vaak het geval.

Wat de IJzeren Rijn betreft, heeft de regering eraan gehouden de oorspronkelijke bedragen te behouden, niets meer maar ook niets minder. Waarom? Op dit ogenblik heeft een arbitrage plaats. De bedragen verminderen zou handelen zijn alsof we overtuigd zijn dat we heel veel geld van de Nederlanders zullen winnen. Meer geld in de begroting inschrijven zou betekenen dat we ervan uitgaan dat de Nederlanders het pleit zullen winnen. Op het ogenblik van een arbitrage is een van beide een goede keuze. Daarom hebben we de

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: 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.

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

oorspronkelijke bedragen ingeschreven. We wachten nog gedurende enkele maanden de arbitrage af. Op dat ogenblik zullen we een beslissing moeten nemen. Wat is de arbitrage tussen België en Nederland? Er is een dispuut tussen België en Nederland over het kostenplaatje van de IJzeren Rijn.

négatif ou positif.

Dat werd door de verschillende ministers besproken. Er werd afgesproken dat er een arbitragebeslissing zal komen die de kosten voor de IJzeren Rijn vastlegt. Als we de Nederlanders mogen geloven, is dit de duurste lijn van Europa. Dat is lichtjes overdreven en die arbitragebeslissing moet uitsluitend geven. Als we over die arbitragebeslissing beschikken, weten we wat en wanneer we zullen moeten betalen. Dat hypothekeert Genk-goederen niet. Er is ook de problematiek inzake het personenvervoer naar Hasselt, maar daarover handelt uw vraag niet specifiek.

02.03 Jo Vandeuren (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik heb nog een paar punctuele vragen. Kunt u mij zeggen hoe ver het staat met die arbitrageprocedure? Dat is mij immers nog niet duidelijk.

02.03 Jo Vandeuren (CD&V): Où en est exactement cet arbitrage?

02.04 Minister Johan Vande Lanotte: Over een tweetal maanden zullen wij daarvan het resultaat kennen.

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre: L'arbitrage sera finalisé dans un ou deux mois.

02.05 Jo Vandeuren (CD&V): Dient er voor die arbitrageprocedure nog een wet worden goedgekeurd?

02.06 Minister Johan Vande Lanotte: Neen, dat is allemaal al gebeurd. Een viertal weken geleden werden de budgettaire middelen vrijgemaakt om dat te betalen.

02.07 Jo Vandeuren (CD&V): Het is dus een kwestie van maanden.

Mijn tweede vraag betreft de Noord-Zuidontsluiting. De IJzeren Rijn veronderstelt ook een aftakking voor het goederentransport naar het midden van de provincie, naar Lommel en naar Genk. Ik meen dat de studies met betrekking daarop nog niet werden aangevat. Het is cruciaal voor het nut van het IJzeren Rijn-project voor de provincie Limburg dat er een aftakking komt.

02.07 Jo Vandeuren (CD&V): L'embranchement du Rhin de fer en direction du centre du Limbourg est-il officiellement prévu?

02.08 Minister Johan Vande Lanotte: U zult begrijpen dat de NMBS wacht met het studiemateriaal tot men precies weet wat er met de IJzeren Rijn gebeurt. Wat er ook gebeurt, men zal nog heel goed op tijd zijn met het studiewerk. Men herconcentreert daar nu onder andere wat de productiviteit betreft. Men wil zoveel mogelijk studies maken die men onmiddellijk kan gebruiken en wachten met de rest.

02.08 Minister Johan Vande Lanotte: 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.

Ik veronderstel dat men wacht tot men meer weet over de IJzeren Rijn. Ik vind dat niet onlogisch. Die IJzeren Rijn is op dit moment een hypothetisch gegeven waar geen vooruitgang wordt geboekt. Het lijkt mij niet helemaal onlogisch dat men daarmee eventjes wacht.

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

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

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.)

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

03.01 Louis Smal (cdH): Monsieur le président, je voudrais essayer de voir clair dans la répartition des compétences entre M. Vande Lanotte et M. Anciaux. Le ministre Anciaux a déclaré qu'il voulait aussi s'occuper du contrat de gestion de la SNCB. J'ai entendu M. Vande Lanotte dire que c'était sous sa responsabilité. Je voudrais que l'on clarifie qui fait quoi et quelles sont les compétences des uns et des autres. Mon interpellation fait suite aux déclarations de M. Anciaux dans la presse. Je suis réellement préoccupé et je voudrais savoir quelles sont les responsabilités des uns et des autres dans ce dossier.

Le **président**: Monsieur Smal, je vous félicite pour votre concision. Je sais que je dois m'en tenir à la neutralité la plus stricte mais je me permets quand même de vous dire que vous avez posé une bonne question.

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, toute la difficulté de la répartition des compétences au niveau de la SNCB vient notamment du fait que pour le moment nous sommes dans une situation de transition concernant la libéralisation. Pour Belgacom, pour la Poste, c'est beaucoup plus clair; il y a des ministres qui sont responsables pour la télécommunication et un ministre qui est responsable pour l'entreprise publique qui tombe sous cette réglementation, comme l'Europe l'a demandé. Il y a un régulateur; il y a le parlement, le gouvernement qui fixe les règles, le cadre. Il y a un ministre responsable pour l'entreprise en soi. Cette répartition est très claire.

Avec la SNCB, nous nous trouvons dans une situation beaucoup plus floue. En effet, une libéralisation est annoncée; un cadre réglementaire est à créer mais, entre-temps, il y a la gestion d'une entreprise dans un marché qui n'est pas encore libéralisé. Cela signifie que, pour le moment, M. Anciaux est responsable pour la politique de mobilité, c'est lui qui doit créer les instances régulatrices, c'est lui qui doit fixer les règles: comment répartir les opérateurs qui veulent avoir accès au rail, etc., quel sera le prix à payer pour ces utilisations, quelles seront les conditions de sécurité. Bien entendu, pour le moment, toute cette matière a directement trait à la SNCB qui est le seul opérateur pour certaines parties.

La SNCB se trouve dans une situation un peu spécifique. Deux éléments sont nécessaires. Il y a d'abord le plan d'entreprise permettant d'assainir la société. C'est le plan sur lequel M. Vinck travaille actuellement avec les syndicats. Ensuite, il y a le contrat de gestion. Le plan d'entreprise sera négocié et signé par moi-même, en qualité de gestionnaire de l'entreprise, ce qui est assez logique. J'ai conclu un accord avec M. Anciaux qui sera associé dans ce dossier parce que le plan d'entreprise peut avoir des conséquences sur la mobilité. Il est donc utile qu'il soit associé à ce travail. En ce qui concerne le contrat de gestion, la répartition est différente. Dans ce cas, c'est moi qui signe le contrat de gestion mais l'association se fera plus vite et M. Anciaux signera aussi.

Le contrat de gestion comporte beaucoup plus d'éléments de mobilité. C'est pourquoi M. Anciaux sera plus vite associé à ce travail et le document sera finalement signé par nous deux. C'est ainsi que nous essayons de travailler ensemble.

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, verklaart eveneens terzake bevoegd te zijn. Hoe zit het nu precies met de bevoegdheidsverdeling tussen beide ministers?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte: 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 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.

Nous avons aussi convenu que la répartition des compétences telle que nous l'avons fixée prendra fin au moment de la libéralisation car les choses seront alors beaucoup plus claires, avec un rôle précis et différent pour la gestion de l'entreprise et pour la mobilité.

Le malentendu vient du fait qu'il y a un plan d'entreprise et un contrat de gestion. Pour le moment, on travaille sur le plan d'entreprise. Une fois que le gouvernement aura approuvé le plan d'entreprise, il n'y aura plus grand-chose à changer au contrat de gestion, parce que nous disposerons alors d'un cadre assez rigide. On ne pourra alors plus charger la SNCB de telle ou telle mission quand nous aurons un plan d'entreprise clair.

Le contrat de gestion n'est pas dans une situation tout à fait normale. Même chose pour la gestion des infrastructures. A un certain moment, après la libéralisation, cela fera partie des compétences du futur ministre de la Mobilité.

Nous maintenons des contacts réguliers mais la répartition des compétences est une tâche difficile, notamment à cause de la libéralisation qui se trouve à mi-chemin. J'ai beaucoup moins de contacts avec Mme Moerman et Mme Van den Bossche. Leur métier est de régler les Télécoms et, le mien, en tant que ministre responsable, est de faire appliquer les règles et de vivre avec. C'est un autre rôle qui est très clair.

Pour la SNCB, c'est plus mitigé, à cause de cette situation intermédiaire, à cause du plan d'entreprise et du contrat de gestion.

03.03 Louis Smal (cdH): Monsieur le président, j'ai encore une question sur les principes tarifaires.

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

Monsieur le ministre, allez-vous devoir en discuter avec votre collègue?

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Le gouvernement va normalement fixer les tarifs dans le contrat de gestion. Nous allons en discuter ensemble mais c'est finalement le gouvernement qui décide. On surestime les possibilités d'un ministre en ce qui concerne la SNCB parce que c'est le contrat de gestion qui fixe les tarifs.

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

Bien entendu, quand on a le contrat de gestion au mois de mars, par exemple, et qu'au mois de décembre on a un accord de plan d'entreprise, on ne va pas tout changer en mars, sauf si l'on peut dégager des moyens supplémentaires. On ne va pas fixer un budget en décembre avec les syndicats, avec le gouvernement pour venir dire, trois mois après, qu'au lieu des 100 euros sur lesquels ils comptaient, ils n'en auront que 90 parce que la donne a changé. On ne peut agir ainsi parce que le plan d'entreprise intervient dans le laps de temps normal d'un contrat de gestion.

C'est un peu compliqué mais, je le répète, c'est dû au fait que deux choses tombent en même temps: le plan d'entreprise qui est une restructuration, un plan social dirons-nous, et la libéralisation en cours dont il faut tenir compte dans la loi-programme, avec le gestionnaire d'infrastructures, le régulateur, tous ces éléments à créer et à mettre sur pied par M. Anciaux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, la route à Charleroi est coupée à la circulation depuis plus d'un an et demi et cette situation risque de durer encore quelques temps alors qu'elle constitue une voie d'accès importante et la plus directe au centre ville pour les habitants des communes de l'Est de Charleroi.

Cette situation particulièrement dommageable est due aux travaux nécessaires à la réparation du pont du Chenois qui surplombe les lignes de chemin de fer et particulièrement la ligne Charleroi-Bruxelles ainsi que certaines lignes marchandises de la gare Monceau formation.

Ce pont appartient à la SNCB mais se trouve en gestion partagée SNCB-MET et donc Région wallonne suivant une convention qui semble mettre à charge du MET un tiers du coût d'éventuelles réparations. Le revêtement du pont appartient en effet au MET. Tout cela est simple, visiblement.

Lors de la démolition du revêtement du pont par le MET en cours de travaux d'entretien, les services s'étaient rendu compte que le pont était en très mauvais état; construit dans les années 50 en béton, il a été l'objet d'attaques acides importantes dues à la présence de l'industrie sidérurgique toute proche.

Le MET a donc, à l'époque, décidé de ne remplacer le revêtement, parce que le pont était dangereux, que lorsque la SNCB aura réparé pour sa part l'ensemble du pont. Face à cette situation et à la demande du MET, la SNCB a, de son côté, réalisé une mission d'inspection afin de déterminer si le tablier du pont devait être démoli et reconstruit. Inévitablement cette collaboration, si je peux m'exprimer ainsi, entre les deux niveaux de pouvoirs prolonge considérablement l'inutilisation de cette voirie!

Pouvez-vous me donner les différents états d'avancement des actions menées par la SNCB dans ce dossier qui comme je le disais d'entrée de jeu voit cette route coupée depuis plus d'un an et demi?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, la route latérale N580 qui constitue un accès routier important par l'Est vers le centre de Charleroi est en effet coupée à la circulation routière depuis mai 2002 à la suite, notamment comme vous l'avez dit, de travaux de renouvellement de revêtement entamés par le MET sur le pont du Chenois, passage qui est supérieur d'environ 120 m de longueur et qui comporte 6 traverses de 15 à 24 m d'ouverture. Il surplombe la ligne 124 Bruxelles-Charleroi, la ligne 112 Charleroi-La Louvière, et la voie de raccordement ferrée du Laminier du Haut ainsi que plusieurs voies, éléments très importants pour la SNCB.

Lors de ces travaux, qui normalement ne posaient pas tellement de problèmes, des défauts ont été constatés dans la structure du pont: détérioration du béton, corrosion des armatures, de la dalle et des poutres en béton. Il y a eu une première inspection par le MET et une réunion technique MET/SNCB. Ensuite, la SNCB a procédé à une inspection détaillée de toutes les traverses par le bas avec mise en service et hors tension de différentes voies.

04.01 **Olivier Chastel** (MR): Al anderhalf jaar is de N580, 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. Een 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**: De N580 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.

Le 15 janvier 2003, le MET et la SNCB ont décidé de renouveler complètement cette fois la superstructure de ce pont sur la base d'un coût estimé à 2,5 millions d'euros. La décision intervenue était donc assez radicale.

D'après la convention particulière MET-SNCB du 14 mars 1955 et la convention générale de 1996, ces travaux de renouvellement sont répartis comme suit: la voirie sera réalisée par et aux frais du MET. L'ouvrage d'art (infra- et suprastructure) est à réaliser par la SNCB. Celle-ci participera à concurrence de 65,625% et le MET à concurrence de 34,375%, soit un rapport d'environ 2/3-1/3.

La SNCB a prévu les montants nécessaires dans son budget d'investissement en 2004 et 2005. Le MET a été invité à faire de même.

En ce qui concerne les plans de la nouvelle superstructure, leur étude par le bureau d'études de la SNCB est terminée. Le cahier spécial des charges sera introduit, fin octobre 2003, pour permettre la mise en adjudication publique et l'ouverture des soumissions à fin janvier 2004. Ainsi les travaux pourraient-ils démarrer vers avril-mai 2004. Leur durée est estimée à une année.

Le permis d'urbanisme a déjà été délivré le 18 septembre 2003 et ne peut, dès lors, plus constituer un problème. En résumé, les travaux commenceront en avril 2004 et dureront jusqu'en 2005.

04.03 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, je n'ai aucun commentaire à ajouter aux propos du ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 **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): Monsieur le président, même si cela n'a pas un lien direct, j'ai pourtant été interpellé la semaine passée par les titres des quotidiens qui proclamaient: "La SNCB citée pour homicide". Nous avons tous en mémoire cet accident de Pécrot: il fait partie des incidents parfois dramatiques, relatifs à la sécurité du réseau ferré qui ont émaillé la vie de la SNCB ces dernières années. La problématique des franchissements de signaux lumineux a fait fréquemment l'objet de discussions en commission de l'Infrastructure ces quatre dernières années.

Les statistiques récentes en la matière sont particulièrement inquiétantes puisque, depuis 1998/1999, on déplore plusieurs dizaines de franchissements de signaux par an. Les spécialistes expliquent ce phénomène en invoquant des problèmes d'équipement, de communication, de signalisation, mais surtout les systèmes de sécurité active, comme les systèmes TBL ou ECTS, tels qu'on les développe sur certains tronçons à la SNCB, et qui permettent d'arrêter les trains en cas de franchissement de signaux et même de prévenir les franchissements de signaux.

Aujourd'hui, en effet, on ne peut que déplorer la lenteur avec laquelle la SNCB équipe ses lignes de ces systèmes actifs. J'ai personnellement

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.

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?

en mémoire qu'il y a quatre ans, ici, on interrogeait l'administrateur délégué de l'époque sur la sécurité. Je travestis à peine ses propos, mais j'ai compris qu'il disait que quelques morts sur les voies ferrées coûtaient moins cher que l'installation des systèmes ECTS et TBL! C'est vraiment ce qui transparaissait de ses propos.

Cela m'avait marqué; c'était d'ailleurs une des premières commissions à laquelle je participais. Depuis lors, j'ai interpellé votre prédécesseur, Mme Durant, sur le sujet sans qu'on puisse vraiment avoir une vue très claire sur la budgétisation et l'adaptation de ces lignes à ces systèmes performants. Est-ce que vous pouvez nous donner, pour votre part, différentes précisions sur l'actualisation des statistiques des franchissements de signal mais aussi des différentes lignes qui seront équipées de systèmes de sécurité active tant à court terme qu'à moyen terme, pour voir quelle proportion du réseau sera prochainement équipée de ces systèmes?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, d'abord sur les éléments de fait: puisque vous le demandez, les conducteurs de trains et de manœuvres ont dépassé 53 signaux en 2000, 59 en 2001 et 48 en 2002. Les chiffres de 2003 sont légèrement moindres pour la même époque en 2002: 33 pour 36 en 2002.

Il est clair qu'aucune ligne n'est actuellement équipée du système ECTS. En Europe, il n'existe d'ailleurs qu'une seule ligne commerciale en service équipée de ce système: Autun-Lucerne, en Suisse. A ce niveau, les réseaux des autres pays ne sont pas plus avancés, ce qui ne peut rien expliquer mais je le mentionne.

Un grand nombre de réseaux européens sont en train d'élaborer un programme de migration destiné notamment à faire évoluer progressivement la signalisation nationale vers ce système.

L'infrastructure et le parc de voitures doivent donc être adaptés. Le conseil d'administration de la SNCB s'est prononcé en faveur de l'introduction du système de signalisation sur l'ensemble du réseau SNCB. La SNCB est dès lors un des premiers réseaux européens à franchir ce pas. A cet effet, une commande importante a déjà été passée dans l'industrie et plusieurs autres commandes sont également en préparation et seront lancées dans l'année.

Le projet de plan d'investissement revêt un montant de 274 millions d'euros, ce qui est très important. Il inclut aussi l'équipement matériel qui sera consacré au développement des deux projets notamment de ECTS et aussi de GSMR, entre 2004 et 2007. Les premières lignes équipées entreront en service dans le courant 2006. Le système doit être en effet adapté à l'environnement technique qui, pour des raisons historiques, varie fortement d'un réseau ferroviaire à un autre. Les commandes sont pour le moment en cours.

La mise en œuvre de ces deux projets demandera malheureusement pas mal de temps. A l'époque où l'on a discuté le plan d'investissement, tant les GSMR que les ECTS n'ont pas été soumis à des diminutions de crédits. La SNCB s'est engagée à assumer ce qu'il serait nécessaire de faire.

05.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, vous nous expliquez que les premières lignes seront mises en activité par rapport à ce système en 2006. Savez-vous déjà de quelles lignes il s'agit ?

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je l'ignore mais elles sont

05.02 Minister Johan Vande Lanotte: Incidenten waarbij seinen genegeerd worden, doen zich ongeveer vijftig keer per jaar voor. Momenteel is het ECTS-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 ECTS 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

certainement déjà déterminées.

Lanotte: Neen.

05.05 Olivier Chastel (MR): C'est ce que je crois également

05.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Je vais me renseigner.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, la problématique du transfert trans-frontalier des voyageurs en Hainaut avait déjà été évoquée dans cette commission lors de la législature précédente.

Traduisant l'une des options stratégiques de l'accord du 30 mars 2001, l'article 3 de la loi du 22 mars 2002 portant modification elle-même de la loi du 21 mars 1991, portant elle-même réforme de certaines entreprises publiques économiques, élargit les missions de service public de la SNCB au transport transfrontalier de voyageurs afin "de pouvoir faire bénéficier les voyageurs trans-frontaliers d'un tarif comparable à ceux pratiqués dans le réseau intérieur". Le commentaire de l'article précise qu'il convient de définir le transport trans-frontalier comme le transport au-delà de la frontière jusqu'au premier point d'arrêt situé sur le réseau ferroviaire.

Cette extension des missions de service public est importante. Malheureusement force est de constater que l'offre présentée aujourd'hui par la SNCB est loin d'attirer le public cible des lignes transfrontalières. Je prends ici pour exemple quelques lignes du Hainaut que je connais mieux que les autres. Ainsi, la situation des lignes Charleroi-Jeumont-Maubeuge ou Mons-Maubeuge et Valenciennes-Mons n'a guère évoluée. J'aurais voulu savoir si on envisage concrètement de remplir enfin cette mission et de développer de manière attractive l'offre en matière de transport trans-frontalier, notamment pour les voyageurs du Hainaut. M. le ministre peut-il, à ce titre, nous informer des résultats du groupe de travail, qui étudie la possibilité de rouvrir la ligne Valenciennes-Mons. Une étude de potentiel de déplacement devait être réalisée et permettre à la SNCB de déterminer l'offre future en tenant compte des besoins réels. C'est en tout cas ce que Mme Durant m'avait répondu, il y a un an et demi. Mais, depuis lors, nous n'avons entendu parler de rien.

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, il s'agit d'une question au sujet de laquelle je suis assez pessimiste.

Chaque parlementaire qui a eu l'occasion de discuter avec nos partenaires français sait bien que la situation est assez pénible qu'il s'agisse du Hainaut, de la Flandre occidentale, de Liège etc. Il faut en effet savoir que la SNCF est très rarement demandeuse en matière de trafic trans-frontalier et c'est peu dire...

Si je prends le cas de Charleroi, Jeumont, Maubeuge, les trains qui assurent la relation Charleroi-Sud-Erquelines peuvent aller jusqu'à Jeumont en France sans que cela ne génère de coûts supplémentaires en matériel et en personnel. Mais dès que les trains vont plus loin, une

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

06.02 Minister Johan Vande Lanotte: 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

redevance infrastructure doit être payée. Cette problématique à déjà fait l'objet de discussions quand on a parlé de la dorsale wallonne. Il faut savoir que cette redevance infrastructure est très élevée. Ma réponse dépasse ici votre question, mais il faut savoir qu'il existe une problématique dans notre système de transport. En effet, dans chaque pays la redevance infrastructure augmente sensiblement, ce qui va causer un problème réel aussi bien au niveau du transport de passagers que celui du fret, problème au sujet duquel je suis assez inquiet. En effet, le transport ferroviaire, compte tenu du fait que les redevances infrastructures continuent à augmenter, se retrouve aujourd'hui dans une situation intenable d'un point de vue concurrentiel avec les autres systèmes de transport (route ou avion).

A mon avis, c'est une des conséquences, non voulues, de la libéralisation des chemins de fer. C'est un problème très réel.

Chaque pays augmente donc ses tarifs d'infrastructure pour l'autre, ce qui a pour résultat que le transport ferroviaire en globalité devient beaucoup plus cher. Le tarif en est un exemple, mais aussi le transport de fret. C'est même alarmant. Pour l'instant, ce problème n'est pas réglé à cause de ces coûts.

Sur Mons-Maubeuge, il n'y a pas encore de nouvelles pour l'instant.

Sur Valenciennes-Mons, l'étude de potentiel est toujours en cours. En 2001, le Conseil régional Nord-Pas-de-Calais a demandé semblable étude. Cette étude est aussi en cours d'élaboration mais comme cela dure très longtemps, cela signifie probablement qu'il n'y a pas beaucoup de potentiel ou pas beaucoup de volonté de découvrir un potentiel. Il faut avouer que de 2001 à 2003, c'est quand même très long!

Par contre, une étude de faisabilité a été réalisée. Le problème se situe au niveau du matériel bi-tension. Je sais depuis deux semaines que lorsqu'un train passe la frontière, il faut une autre traction. Dans une Europe unifiée, c'est assez curieux! Un train qui passe de la Belgique vers le Luxembourg et ensuite vers l'Allemagne a besoin de trois tensions! C'est pour cette raison qu'on doit changer chaque fois. On ne dispose pas de tellement de matériel bi-tension, matériel de traction électrique apte à circuler. Pour la SNCB, il faut du 3.000 volts courant continu et pour la SNCF, il faut du 2.000 volts courant alternatif. Je ne sais pas ce que cela veut dire mais je sais que ce sont deux choses différentes.

D'après les documents en ma possession, il semble y avoir peu de volonté d'un côté comme de l'autre. Je pense que la SNCB est cependant plus intéressée que la SNCF. Le fait que l'étude de potentiel qui a été demandée par le Conseil régional Nord-Pas-de-Calais soit toujours en cours n'est pas un bon signe. Je demanderai davantage de renseignements, même si je suis assez réticent. Les discussions que nous avons pour l'instant avec la SNCF butent toujours sur ces redevances infrastructure. Pour l'instant, je ne n'ai pas de réponse structurelle à cette question. Le gestionnaire d'infrastructure monte son prix et ce sont les différents opérateurs qui paient, ce qui devient un réel écueil. Pour l'instant, je ne puis vous donner une réponse très optimiste.

06.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, autant nous dire la vérité, c'est certain! Puisqu'elle n'est pas optimiste, je ne reviendrai pas prochainement vous poser la question puisque je n'y crois plus. Mme Durant m'a dit pendant quatre ans que

andere vervoerswijzen onhoudbaar. Dat is een ongewild gevolg van de openstelling van het spoorwagennet 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 bijvend 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

l'on faisait tout pour rouvrir les lignes transfrontalières. C'est la raison pour laquelle je me permettais de vous en parler. Je pense que la SNCB, pas plus que la SNCF, ne veut développer ce réseau. Il ressort de mes contacts avec le Nord-Pas-de-Calais qu'il y a une réelle volonté dans leur chef d'avoir des liaisons transfrontalières. Les régions le veulent et la région Nord-Pas-de-Calais est même prête à participer financièrement à une partie du coût d'exploitation. Ce qui est assez inconcevable, c'est d'avoir leurré le citoyen quand on a inscrit dans la modifications de la loi le transport transfrontalier comme mission de service public. Je pense que vous devriez modifier cette loi en supprimant cette mission de service public. Ce serait beaucoup plus clair pour le citoyen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, restons dans les lignes transfrontalières, ne les quittons pas!

07.02 Minister Johan Vande Lanotte: (...)

07.03 Melchior Wathelet (cdH): Doubtez-vous que je venais de Verviers, monsieur le ministre?

La construction de voies de chemin de fer aussi planes que possible implique des investissements exceptionnels tels que le creusement de passages ou de tunnels dans les voies rocheuses, la construction de pont, de viaducs, ce n'est pas nouveau. Dans des régions telles que celles traversées par la ligne 37, régions au relief accidenté, se pose inévitablement la question de l'entretien de ces équipements ferroviaires.

Durant le mois d'août un éboulement rocheux assez impressionnant s'est produit sur cette ligne. Cet événement, bien que localisé, entraîne un nombre incalculable de travaux d'entretien à réaliser sur cette ligne, comme en témoignent assez régulièrement des ralentissements ou même des liaisons par bus, effectuées de temps en temps pour pallier cette dégradation des voies ferroviaires.

Se pose également une question plus générale qui rejoint la précédente. Complémentairement au réseau à grande vitesse, qui pourrait passer dans les mêmes régions, il me paraît essentiel de soutenir des travaux d'infrastructure servant une desserte régulière et ponctuelle afin de garantir des connexions interrégionales, intercity ou internationales efficaces. On peut imaginer l'apport d'une liaison beaucoup plus régionale entre villes de moyenne importance – Aachen, Welkenraedt, Verviers et Liège – plutôt que la seule ligne Cologne-Liège.

Mes questions sont les suivantes. Quel devrait être, pour la SNCB, le statut futur de cette ligne 37? Sachant que les derniers travaux d'entretien de cette ligne datent de la fin des années 60, le ministre peut-il me dire si l'actuel plan d'investissement de la SNCB a inscrit sa revalorisation dans les travaux d'entretien qu'elle entend organiser à

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.

07.03 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 internationale verbindingen te kunnen aanbieden.

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?

l'horizon 2012? Si oui, quelle en est la nature précise et quel en sera le phasage? J'ai appris hier que des travaux étaient actuellement en cours sur la ligne 37, mais uniquement dans le but de pallier des petites catastrophes ponctuelles. Il n'y a pas de travail de fond si je puis m'exprimer ainsi.

07.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, d'abord en ce qui concerne la ligne 37, différentes liaisons existent: l'IC Ostende-Eupen, qui chaque heure relie Liège à Verviers, Welkenraedt et Eupen, l'IR Liège-Aix-la-Chapelle, qui relie toutes les deux heures les gares de Liège-Guillemins, Angleur, Pépinster, Verviers-Central – je ne savais pas qu'il y avait deux gares à Verviers – Welkenraedt et Aix-la-Chapelle, des omnibus desservant toutes les heures les points d'arrêt de la ligne 37 entre Liège et Welkenraedt, ainsi que des trains de pointe.

Ces trains continueront à circuler via la ligne 37, même après la mise en service de la LN3 entre Liège et Aix-la-Chapelle. En cas de confirmation – c'est important – du succès commercial de la relation IR Liège-Aix-la-Chapelle, il est envisagé d'augmenter sa fréquence de circulation dans le cadre de la préparation du prochain contrat de gestion, de manière à obtenir une cadence horaire entre Liège-Guillemins et Aachen, et ce lorsque la LN3 sera mise en service. Une possibilité de développement existe donc.

Seuls les trains internationaux à longue distance emprunteront la LN3 entre Liège et Aix-la-Chapelle. La LN3 sera réservée aux trains internationaux à grandes distances et les autres trains continueront à passer par la ligne 37.

Les travaux d'entretien de la ligne 37 sont régulièrement effectués. Les travaux de renouvellement le sont aussi. C'est ainsi que les traverses et les rails ont été en grande partie renouvelés, fin des années 1980, début des années 1990.

Entre 2002 et 2003, une importante partie du tronçon situé entre Verviers et Welkenraedt a été équipée de longs rails soudés. Les travaux de régénération du balast, opération dénommée "criblage", sont en cours et seront poursuivis en 2004 et 2005. Les voies ont également été renouvelées entre Welkenraedt et la frontière allemande.

Par ailleurs, l'entretien en commun des nombreux ouvrages d'art de la ligne: tunnels, ponts et tranchées se poursuit normalement, selon un rythme au cas par cas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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)

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)

07.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: 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 piekurtreinen. 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).

- 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)

(La réponse sera fournie par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques.)
(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven.)

08.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, ma première question porte sur la société Thalys International et vise à y voir un peu plus clair sur les modes de décision et la répartition des charges entre les membres de Thalys International.

La société Thalys International est de droit belge et est constituée sous forme de société coopérative à responsabilité limitée. Elle est une filiale conjointe de la SNCB, d'une part, et de la Société des Grandes Lignes, elle-même filiale de la SNCF, d'autre part.

Comme vous l'avez annoncé la semaine dernière, le Thalys qui emprunte la dorsale wallonne est temporairement sauvé, à la suite d'un accord intervenu à moyen terme entre les actionnaires de Thalys International.

Mes questions au sujet de Thalys sont les suivantes:

1. M. le ministre peut-il indiquer à la commission comment est déterminée la répartition des charges dans l'exploitation de cette ligne entre Paris et Liège, étant entendu qu'initialement la convention entre actionnaires prévoyait la répartition des charges en fonction des longueurs des lignes modernisées? Cela signifierait que les charges seraient principalement assumées par la SNCB puisqu'il y a peu de lignes modernisées en Belgique alors qu'elles le sont toutes en France.

2. 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?

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

4. A l'intérieur de Thalys International, quel est le poids relatif et l'influence de chacun des partenaires de cette société coopérative au sein du conseil d'administration, en vue de prendre des décisions quant à la modification de l'offre de trains?

5. A l'intérieur de Thalys International, la SNCF est-elle en droit de réclamer à la SNCB des compensations du fait du maintien de la ligne sur la dorsale wallonne?

6. La compagnie aérienne allemande "Low Cost German Wings" a ouvert, début 2003, une liaison entre Paris et Cologne. La décision de supprimer certains trains sur une partie de la ligne entre Cologne et Paris est-elle motivée par le succès du transport des personnes par la compagnie aérienne puisque, apparemment, il y a une diminution du nombre de voyageurs entre Cologne et Paris de l'ordre de 13% au

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

départ de Cologne?

Je vais poursuivre en abordant ma deuxième question qui a trait à la situation semestrielle de la SNCB et, plus particulièrement, au problème du marché de fourniture d'électricité.

Dans une analyse toute récente des comptes du premier semestre 2003 de la SNCB, il apparaît que les recettes de Thalys et Eurostar sont en contraction, à la suite d'un tassement de la demande. La perte de recettes sur Eurostar semble bien plus importante.

Fait qui a été énoncé dans la presse internationale, la SNCB envisage-t-elle de quitter le consortium Eurostar? Si oui, quelles seront les conséquences financières de ce départ de la SNCB du consortium?

Pour le transport sur les lignes intérieures, le chiffre d'affaires voyageurs poursuit sa croissance observée dans le passé. Pour les marchandises, il y a baisse. Alors que l'offre de la SNCB n'a pas été modifiée, on observe l'accroissement des frais généraux dépassant l'estimation budgétaire établie par la SNCB.

L'augmentation des frais généraux s'explique, en grande partie, par une augmentation de la facture électrique de l'ordre de 8 millions d'euros. Pour rappel, la facture électrique pour la SNCB représente un montant de l'ordre de 65 millions d'euros par année et à la suite d'un marché qui aurait été passé, mais pour lequel je n'ai guère d'information, l'estimation du coût annuel passerait à 75 millions d'euros, soit une augmentation de 13%, alors que l'on est dans un marché aujourd'hui libéralisé au niveau des consommations de la SNCB qui représente 350 Mw par an.

M. le ministre peut-il préciser si la SNCB a déjà lancé un appel d'offres pour la fourniture d'électricité, la société dépassant très largement le seuil minimum au-delà duquel l'appel à la concurrence internationale est possible?

J'ai appris que cet appel d'offres avait été passé mais qu'un seul fournisseur avait répondu. Pourquoi, alors que les grandes entreprises industrielles semblent bénéficier de tarifs préférentiels, la SNCB a-t-elle vu croître le prix de ses fournitures? Dans quel délai la SNCB compte-t-elle prendre des décisions quant à ces appels d'offres éventuels, voire à quels investissements pourrait-elle envisager de procéder puisque, par exemple, de grands consommateurs électriques envisagent sérieusement, aujourd'hui, la construction de centrales TGV? Il ne s'agit pas du train, mais de turbines gaz-vapeur pour écrêter les fortes consommations soit de fin d'année, soit matin/soir. Ce commentaire supplémentaire est une question de fond très importante pour stabiliser les frais généraux de la SNCB.

08.02 André Frédéric (PS): Monsieur le ministre, je suis Verviétois mais élu de la province de Liège. Je m'intéresse donc aussi à ce qui passe en gare TGV de Liège.

La presse s'est fait l'écho du souhait exprimé par la Deutsche Bahn de supprimer le Thalys qui part de Liège, en provenance de Cologne, à 7 heures 35 le matin, à destination de Paris, ce à partir du 15 décembre prochain. Cette décision est extrêmement dommageable pour les voyageurs en provenance de la province de Liège et met en péril le développement des relations internationales vers Paris. Sous des considérations apparemment uniquement budgétaires, la Deutsche Bahn envisage donc de supprimer la seule liaison vers la capitale

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 hii bii de NMBS de alternatieve

française qui permet à nos voyageurs d'être à Paris à une heure matinale raisonnable.

Alors que le Thalys international, filiale de la SNCB et de la SNCF, projette d'augmenter le nombre de voyageurs dès la mise en activité de la nouvelle gare TGV de Liège, il me paraîtrait opportun que le conseil d'administration de la SNCB propose au moins une solution alternative à ce projet, si cela devait être le cas. Une proposition concrète qui pourrait être satisfaisante serait un départ matinal à Liège. Cela pourrait être une solution raisonnable.

Monsieur le ministre, à l'heure des relations internationales et de la notion de meilleure mobilité pour tous, je souhaite vivement que le caractère efficace et international de Liège – où des sommes importantes sont consacrées à la réalisation d'une nouvelle gare – soit préservé et je pense aussi à d'autres villes importantes, comme Verviers. Monsieur le ministre, êtes-vous informé de cette décision? Comptez-vous prendre une initiative pour défendre, auprès de la SNCB, une solution alternative comme celle à laquelle j'ai fait allusion ou en avez-vous d'autres dans vos cartons? Il serait extrêmement dommageable que celles et ceux qui doivent se rendre dans la capitale parisienne à une heure décente, leur permettant ainsi des prestations professionnelles, par exemple, ne puissent plus continuer à accéder au Thalys, au départ des Guillemins.

08.03 Louis Smal (cdH): Monsieur le ministre, je voudrais vous poser trois questions.

1. La SNCB, dans le cadre du conseil d'administration de la société internationale Thalys, peut exercer un droit de veto. Pouvez-vous nous exposer les conditions dans lesquelles ce droit de veto peut se réaliser? Je rejoins, en partie, la question posée précédemment.
2. La SNCF est-elle en droit de demander des compensations pour le maintien des lignes existantes? Si oui, lesquelles?
3. En ce qui concerne le Thalys de Liège, estimez-vous que la volonté allemande de supprimer la ligne quotidienne Liège 7.35 heures - Bruxelles 8.40 heures - Paris 10.05 heures cadre avec les investissements actuellement réalisés pour le développement du réseau d'infrastructure à grande vitesse vers l'Allemagne?

Quels sont les arguments invoqués par les Allemands pour supprimer la seule liaison matinale correcte vers Paris via Liège et Bruxelles?

Je sais que cette question vous a déjà été posée jeudi. Pourriez-vous me dire exactement pourquoi on veut supprimer ces lignes existantes même si je ne pense pas que des contacts politiques aient eu lieu depuis lors? Il me semble indispensable que vous ayez des contacts avec vos homologues français et surtout allemands.

Ma troisième question a trait aux campagnes promotionnelles. Le ministre et la SNCB ont parlé de lancer des campagnes promotionnelles pour le Thalys. Quand débiteront-elles? S'inscriront-elles dans un long ou dans un court terme? Seront-elles nationales ou cibleront-elles les régions desservies par ces trains à grande vitesse?

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je commencerai mon intervention par les questions d'ordre général.

Comment se fait-il que nous rencontrons autant de problèmes avec les connexions internationales? Je pense notamment à la dorsale wallonne.

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: Het probleem met betrekking tot de internationale verbindingen is een algemeen probleem. De internationale operatoren haken af omdat zij met

Le phénomène du désistement des opérateurs ferroviaires européens en matière d'exploitation des lignes internationales tient notamment au fait qu'ils n'arrivent pas à avoir des résultats financiers –il ne s'agit pas ici de service universel, mais des opérations commerciales de ces entreprises- qui ne soient pas déficitaires. A quoi est-ce dû? Beaucoup d'éléments entrent en compte. Les accords de coopération signés au niveau des gouvernements belge, néerlandais, allemand, français et les sociétés ferroviaires nationales prévoyaient la construction de lignes à grande vitesse et l'exploitation en commun des trains à grande vitesse qui étaient achetés en commun. Il s'agissait-là d'un grand principe.

Pour l'exploitation des relations Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne-Francfort, les deux partenaires les plus importants (la France et la Belgique) ont établi une société de gestion en commun, Thalys International, qui a conclu à son tour des accords commerciaux avec les sociétés ferroviaires néerlandaises et allemandes.

La diminution de l'activité économique a entraîné une dégradation très importante du chiffre d'affaires de Thalys. Il faut constater que les gens utilisent moins le train ou restent à la maison. Toujours est-il que le nombre de clients diminue. Il est possible qu'un certain nombre d'entreprises aient décidé que les gens ne devaient plus se rencontrer et devaient plutôt communiquer par téléphone ou par e-mail etc. En tout cas, le nombre de déplacements est en baisse. C'est un élément dont il faut tenir compte. On assiste probablement à une substitution, à moins de mobilité et plus de communications. Cet élément n'est pas sans importance, notamment pour le futur des lignes qui sont censées être importantes pour les industriels. Je demande d'ailleurs aux entreprises combien de membres de leur personnel utilisent le train à grande vitesse.

La réponse est la suivante: globalement, c'est zéro. Il y a un décalage entre les déclarations et les faits. Le nombre d'utilisateurs a fortement diminué et est toujours en baisse. Ensuite, il y a les redevances d'infrastructure qui sont très élevées. La redevance sur l'infrastructure en France est cinq fois plus élevée qu'avant. Ce sont donc des contributions à payer.

Les deux entreprises, néerlandaise et allemande, ont décidé unilatéralement, et c'est là-dessus que nous allons discuter dans les jours à venir, de supprimer un train aller et retour journalier Amsterdam-Paris, car il n'y avait plus de voyageurs, et Cologne-Paris. Les Allemands ont supprimé un train Cologne-Paris et les Hollandais ont supprimé un train Amsterdam-Paris. Ils ont décidé cela unilatéralement, en prétextant que ce n'était pas leur service universel, que ce n'était pas rentable. La société ferroviaire allemande veut remplacer progressivement les trains Thalys par des rames IC/E3 exploitées par eux-mêmes. Ils sont en train d'organiser un redéploiement.

Toute la dorsale wallonne constituait une autre décision. Nous avons arrêté les décisions sur Liège, sur le problème de l'heure de départ qui est un problème différent de celui du Thalys et de l'entreprise allemande. Car là, il fallait obliger les Allemands à faire une perte qu'ils ne souhaitaient pas faire, et il n'est pas évident de faire le forcing.

En ce qui concerne la répartition des charges, je suis à votre disposition pour vous l'expliquer car c'est très compliqué et variable. Cela varie selon les différentes prestations, selon les recettes, selon les frais d'entretien, selon l'utilisation du rail – et là se pose le problème de redevance sur l'infrastructure -. selon le temps de parcours et selon

financière 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 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 no

la longueur du trajet.

Je vais vous donner quelques chiffres. Pour 2002, le déficit de la dorsale wallonne était de 3,5 millions d'euros. La SNCF a pris provisoirement en charge 2,7 millions d'euros et la SNCB 0,8 million. Cette répartition peut changer pour 2003, et elle changera plus que probablement pour 2004.

La dorsale flamande subit un déficit de 1,1 million d'euros: la SNCB paie 1 million et les Français 0,1 million. Il s'agit d'une tout autre répartition des frais: en fait, pour cette ligne, c'est le train existant qui est prolongé; pour l'autre, il s'agit d'un nouveau train.

Pour Disneyland et l'aéroport Charles de Gaulle, la dette approche les 8 millions. La répartition est également très différente. Nous subissons une perte assez importante alors qu'il s'agit de la France. Les clés de répartition sont essentielles en la matière. Les chiffres donnent un déficit en 2002 de 8 millions d'euros dont 5,8 pour la SNCF et 1,7 pour la SNCB. Ces chiffres sont importants.

Pour l'instant, la décision est bloquée. A l'intérieur de Thalys International, la SNCF a le droit de réclamer à la SNCB des compensations pour le maintien de sa ligne. Cela figure dans le contrat: c'est clair. Si nous voulons la maintenir, la SNCF a droit à des compensations plus élevées, mais nous pouvons aussi leur dire de fermer également leur ligne Charles de Gaulle. S'ils décident de la maintenir, leurs frais augmentent et les nôtres diminuent. Il s'agit d'une négociation assez subtile.

Pour toutes ces lignes internationales, l'alternative dont on parlait dans le passé consistait à accepter soit un niveau de rentabilité sans bénéfices, soit au moins un niveau viable. Pour le moment, à cause de divers facteurs exogènes, notamment la situation économique et les prix de l'infrastructure, ces lignes internationales sont quasiment toutes sérieusement déficitaires.

Nous devons avoir une discussion pour voir ce que nous pouvons faire. L'Eurostar aussi a été mentionné. Sa situation est encore pire car les pertes atteignent des montants beaucoup plus élevés. Là aussi, la SNCB est peut-être liée contractuellement.

Les discussions sont en cours avec Eurostar. Comment s'en sortir étant donné les pertes très élevées de cette société?

08.05 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, cela signifierait que la SNCB sortirait d'Eurostar?

08.06 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est une des options, soit l'on modifie la répartition des frais, soit l'on quitte tous les problèmes. Mais on ne rompt pas aussi aisément un contrat que nous avons signé. Cette problématique est à l'examen et ne peut être exclue.

08.07 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, dans Eurostar, sommes-nous actionnaires ou partenaires commerciaux?

08.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Je pense que nous sommes actionnaires. La question ne réside pas là, mais dans le fait qu'on a signé quelque chose.

Quitter Eurostar coûte également beaucoup. Le problème d'Eurostar.

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.

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

08.08 Minister Johan Vande Lanotte: Minderheids-aandeelhouder. Het probleem is dat wij dat akkoord hebben ondertekend en dat als wij eruit

c'est qu'il s'agit d'un TGV qui, dès son entrée sur le territoire britannique, roule moins vite qu'une bicyclette! En effet, sa vitesse ne dépasse pas 50 ou 60 km/heure. La comparaison n'est certes pas exagérée. Certains coureurs roulent à une vitesse supérieure à 50 km/heure. Le premier tronçon est réglé en Angleterre. Un investissement majeur s'avère nécessaire pour le second. Rendez-vous compte! Vous payez le prix pour gagner du temps et ensuite, vous passez une heure à attendre. L'énervement est inévitable.

En ce qui concerne l'électricité, que s'est-il passé? Je me rappelle que c'était une des grandes déceptions de M. Vinck de constater que la concurrence ne jouait pas. Le dossier d'acquisition de l'énergie électrique à traction sur les lignes de la SNCB a fait l'objet d'une procédure négociée. Comment avons-nous fait? Conformément à la législation relative aux marchés publics, un avis de marché a été publié au journal officiel de l'Union européenne en date du 14 mars 2002. Il s'agit bien d'un avis de marché et non d'un appel d'offres. Il a également été publié au bulletin des adjudications du Moniteur belge en date du 15 mars 2002.

Faisant suite à la publication de cet avis, deux firmes: EDF et Electrabel ont introduit une demande de participation dans les délais prescrits. EDF n'ayant remis aucune offre pour aucun de ces lots, il restait un client. Cela dit, techniquement, la procédure négociée n'octroie pas la possibilité d'acheter ailleurs. Nous pouvons acheter aux pays voisins, mais à cet égard, il n'y a pas tellement de possibilités. Seuls les prix proposés par la France et l'Allemagne sont concurrentiels. Là, en la matière, le problème réside dans le transfert de l'électricité, lequel est limité.

La SNCB se trouve quasiment devant une situation de monopole, comme beaucoup de grandes entreprises en ont déjà fait l'expérience. Etant donné que le transport d'électricité d'autres pays vers le nôtre est assez limité techniquement parlant –certains disent qu'il n'en est rien – il n'y a qu'un partenaire réel, ce qui a entraîné un prix plus élevé qu'avant. Il y a aussi eu plus de trains, d'où une consommation plus élevée également.

08.09 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, en ce qui concerne le Thalys, vous m'avez apporté les éclaircissements que je souhaitais, sauf sur la compagnie aérienne allemande «Low Cost German Wings». Mais sans doute n'avons-nous pas en Belgique la réponse à cette question au sujet de la fameuse ligne Cologne-Paris du matin qui aurait perdu 13% des voyageurs au départ de Cologne.

Par contre, en ce qui concerne la fourniture d'énergie, c'est un peu décevant. Je comprends l'attitude de l'administrateur délégué qui, tout en sachant qu'il est un des plus gros consommateurs électriques en Belgique, voit sa facture énergétique augmenter de 13%. Puisqu'il y a une forte consommation le matin et le soir et que le prix de l'électricité est fonction de la consommation globale mais aussi de la consommation de pointe, sans doute faudrait-il, à l'instar d'autres industries, voir si la SNCB, dans son plan d'investissement, n'aurait pas intérêt à renforcer sa production telle que par des centrales TGV.

L'ampleur de la consommation énergétique nécessaire pour les gares d'Anvers, de Liège, de Bruxelles, les bâtiments administratifs de Bruxelles fait qu'il y aurait peut-être intérêt à avoir une production combinée de vapeur pour produire de l'électricité aux heures de pointe et pour le chauffage des bâtiments aux heures normales.

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 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.

08.09 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.

Apparemment, il semblerait que le tarif de l'électricité payée par les chemins de fer soit conditionné à plus de 30% par la demi-heure de forte consommation le matin et la demi-heure de forte consommation le soir.

En Belgique, des consommateurs de 350 MW ne sont pas très fréquents. Il faudrait peut-être que la SNCB se penche particulièrement sur cet aspect des choses dans ses frais généraux, qui représentent 10 millions d'euros en plus, soit 400 millions d'anciens francs belges, ce qui n'est pas rien.

08.10 André Frédéric (PS): Monsieur le président, je reste un peu sur ma faim quant à la réponse entendue: monsieur le ministre, comme vous l'avez dit, il s'agit d'une décision unilatérale de la Deutsche Bahn. Moi, je vois que sans initiative de la part de la Belgique, nous verrons dans une gare qui a englouti des sommes astronomiques, un TGV qui ne partira pas à une heure raisonnable. Comment expliquer cela à l'ensemble de nos concitoyens?

08.11 Louis Smal (cdH): Brièvement, je crois que l'augmentation des redevances de l'infrastructure devrait faire l'objet d'une réflexion pour une régulation au niveau européen, pour pouvoir s'en sortir.

Ensuite, la volonté allemande de remplacer les TGV par des trains classiques ne cadre pas. En ce qui concerne Liège, il s'agit bien d'une catastrophe si l'on ne parvient pas à avoir un TGV qui parte de Liège le matin à une heure convenable et arrive à Paris à une heure raisonnable.

Comme M. Frédéric l'a dit, on a quand même réalisé des investissements qui sont d'ailleurs toujours en cours, que ce soit avec l'Euro-gare, avec la ligne et les travaux en cours. Il ne faudrait pas donner l'occasion à M. Defossé de revenir demain avec une émission télévisée sur les grands travaux inutiles. Sincèrement, monsieur le ministre, je vous demande avec insistance d'appuyer de tout votre poids, au niveau politique, pour que, avec vos collègues allemands, on puisse avoir cette ligne très importante pour la vie économique de la région liégeoise.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 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 à La Poste" (n° 374)

09 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 van buitenlandse operatoren voor De Post" (nr. 374)

09.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai une simple question à poser. Lors du salon Post Expo qui s'est tenu à Bruxelles, TPG, l'opérateur postal hollandais, a affirmé publiquement être très intéressé par une entrée dans le capital de La Poste si l'occasion se présentait. Cette prise de participation doit mener à terme l'opérateur hollandais à une position majoritaire au sein de notre poste.

08.10 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?

08.11 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.

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

Nous savons que Johnny Thys, administrateur délégué, est favorable à l'adossment du plan d'entreprise à un opérateur sur le plan opérationnel, caractéristique que remplit TPG mais sûrement bien d'autres opérateurs européens ou autres.

Vous avez déjà ébauché ce sujet lors de certaines discussions en commission mais croyez-vous qu'une consolidation de La Poste soit nécessaire? Si oui, est-elle urgente? Et avec quel type d'opérateur postal entendez-vous travailler?

09.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le salon PostExpo de ce début octobre a été l'occasion pour la presse de se faire l'écho de l'intérêt que la poste hollandaise - le groupe TPG - porterait pour La Poste. Alors que TPG semble démentir cette annonce, l'administrateur délégué de l'entreprise publique rappelle quant à lui qu'il est à la recherche d'un partenaire. Quant au ministre en charge des Entreprises publiques, il affirme que La Poste doit impérativement achever sa restructuration avant de rechercher un partenaire stratégique. Et pour ceux qui n'auraient pas compris que La Poste n'est pas dans une position de force, la porte-parole de Deutsche Post déclare que son groupe ne s'intéresse qu'à des sociétés en bonne situation financière.

Quelles que soient les intentions qu'on prête au postier hollandais, ces déclarations auront eu le mérite d'attirer l'attention sur ce qui apparaît comme un impératif pour la survie de La Poste: l'adossment à un partenaire expérimenté.

Le ministre peut-il confirmer qu'il partage toujours l'analyse de l'administrateur délégué de La Poste sur la nécessité de trouver un partenaire?

A-t-il déjà eu l'occasion de discuter de ce projet avec lui?

Une réduction de la participation de l'Etat dans l'entreprise La Poste à un niveau par exemple équivalent à celui détenu dans Belgacom est-il envisageable à court ou à moyen terme?

09.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, chers collègues, permettez-moi de vous faire remarquer que j'ai déjà répondu à cette question! Mme Inge Vervotte me l'a déjà posée la semaine dernière.

Je rappelle qu'à long terme, il serait préjudiciable de ne pas avoir de partenaire pour La Poste. J'estime que de nombreux investissements seront encore nécessaires. Le partenaire public, en l'occurrence l'Etat, ne peut plus, conformément aux règles de droit européen, investir seul en la matière. Cette situation est bien réelle. Nous avons reçu l'aval pour une augmentation de capital de l'ordre de 12 milliards de francs belges. Bien entendu, cela ne pourra se reproduire une seconde fois. La Commission européenne nous ferait aussitôt remarquer qu'il s'agit d'une aide d'Etat. Il y a des limites en la matière. Mais il en va tout autrement si l'on travaille avec un autre partenaire, auquel cas il est encore possible d'investir. Si cette raison est très pragmatique, elle n'en est pas moins bien réelle.

Par ailleurs, le fait d'avoir un partenaire peut être propice pour l'entreprise comme je l'ai constaté avec Belgacom. Cette dernière a profité de l'arrivée de nouvelles personnes à la direction. Cela a modifié l'entreprise et lui a permis de se développer et de se maintenir à un

is voorstander van samenwerking met een grote operator. Is een dergelijke consolidatie van het bedrijf noodzakelijk?

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 Minister Johan Vande Lanotte: 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

niveau concurrentiel très élevé. D'un point de vue social, elle a bien résisté à cette évolution. Le partenaire privé introduit avec beaucoup de prudence au sein de Belgacom n'est certainement pas gêné, bien au contraire.

Ceci dit, je continue à croire que conclure un partenariat et penser que celui-ci réglera tout n'est pas une chose raisonnable. Une entreprise doit être stable et faire son propre travail. Il faut chercher un partenaire avec lequel on puisse parler de manière équilibrée. C'est ce qui a été convenu avec M. Thys: il faut poursuivre la restructuration en cours et on verra après. Les propos tenus par la poste hollandaise ne sont pas très malins. Quand on veut travailler ensemble, on ne dit pas que c'est à la condition de pouvoir dominer. Ce n'est pas la meilleure manœuvre diplomatique qu'ils ont faite depuis les derniers mois. Cela dit, nous verrons bien. Pour le moment, la priorité va à la restructuration de la Poste, notamment au niveau des agences et de la distribution. C'est la première chose à faire.

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.

09.04 Karine Lalieux (PS): Je lirai les rapports de manière plus précise. Votre réponse me rassure. Et ce qui me rassure encore plus, c'est que vous faites référence à la consolidation stratégique de Belgacom, qui a démontré toute son efficacité aujourd'hui. Je vois que vous voulez avancer sans précipitation et avec l'avis de la Poste, cela me rassure et me convient complètement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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)

10.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, 15 oktober is de internationale dag van de witte stok waarmee aandacht gevraagd wordt voor de specifieke problematiek van blinden en slechtzienden. Het was pijnlijk op die dag te moeten lezen dat een blinde vrouw overreden is door een goederentrein en op slag dood was. Het ongeval gebeurde in het station van Courcelles, nabij Charleroi en zou te wijten zijn aan een slechte beveiliging van de toegang tot de sporen. Blijkbaar was er zelfs helemaal geen beveiliging.

Mijnheer de minister, wat is de toestand in het station van Courcelles. Welke maatregelen zullen worden genomen om dergelijke trieste voorvallen in de toekomst te vermijden?

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.

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

10.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, de problematiek die mevrouw Van Gool aankaart is een reëel probleem. Het ongeval kon echter niet slechter vallen.

Het station van Courcelles is een onbewaakte stopplaats. Reizigers moeten de onderdoorgang nemen en een tiental meter langs een baan lopen om het perron te bereiken. Normaliter is de baan afgebakend met palen die onderling verbonden zijn met een ketting. Op die manier kan een slechtziende zich oriënteren. Op de dag van het ongeval waren - jammer genoeg - een aantal kettingen verdwenen, wellicht ten gevolge van vandalisme. Dit heeft wellicht de slechtziende reiziger beïnvloed, zodat ze in het vrije profiel naast het spoor is terechtgekomen en door een trein werd gegrepen. Dat zijn de naakte feiten.

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre: La gare de Courcelles est sans 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.

De nouvelles chaînes ont été placées entre-temps. Par ailleurs.

De ketting werd onmiddellijk vervangen. Het kwaad was echter geschied.

Dat zijn echter vijgen na Pasen. Er zijn ook renovatiewerkzaamheden gepland aan het stationsgebouw en aan de perrons, zodat nu ook de verbetering van de toegangsweg wordt bespoedigd.

Heel binnenkort is er een werkvergadering onder leiding van de districtsdirecteur in overleg met de verantwoordelijken van het Centre HVFE (handicapés visuels formation emploi) om te beslissen welke maatregelen er specifiek kunnen worden genomen inzake het dirigeren van slechtzienden. Het Centrum, waarnaar zich geregeld reizigers met een visuele handicap begeven, is gesitueerd op ongeveer 1 kilometer van het station van Courcelles. Dat station zou eventueel ook kunnen helpen.

10.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik denk dat niet alleen in dat station maar ook in andere stations een aantal maatregelen kunnen worden genomen voor zowel blinden en slechtzienden als voor mensen met een handicap in het algemeen. Ik hoop dat de minister ook aan dat probleem aandacht wil besteden.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.51 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.51 heures.*

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.

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.