



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

20-12-2004

Après-midi

maandag

20-12-2004

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 – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>Vlaams Belang</i>	<i>Vlaams Belang</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 (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</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 (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 (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</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

Question de Mme Karin Jiroflée au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation à la gare de Louvain" (n° 4230)	1
<i>Orateurs:</i> Karin Jiroflée, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de gares et l'avenir de la gare de Courcelles-Motte" (n° 4791)	2
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Luc Sevenhans	
Question M. Luc Sevenhans au ministre de la Mobilité sur "l'état d'avancement des travaux de la ligne TGV Nord" (n° 4831)	4
<i>Orateurs:</i> Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Colette Burgeon	
Questions jointes de	6
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare du Campinaire de Farciennes" (n° 4479)	7
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des infrastructures d'accueil en gare de Farciennes" (n° 4793)	7
<i>Orateurs:</i> Eric Massin, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire" (n° 4511)	10
<i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	
Questions jointes de	11
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bornes internet dans les gares". (n° 4490)	11
- Mme Karine Lalieux au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "les bornes d'accès internet dans les lieux publics". (n° 4514)	11

INHOUD

Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie in het station van Leuven" (nr. 4230)	1
<i>Sprekers:</i> Karin Jiroflée, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van stations en de toekomst van het station Courcelles-Motte" (nr. 4791)	2
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Luc Sevenhans	
Vraag van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Mobiliteit over "de stand van zaken van de werken aan de lijn HSL-Noord" (nr. 4831)	4
<i>Sprekers:</i> Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Colette Burgeon	
Samengevoegde vragen van	7
- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station Le Campinaire te Farciennes" (nr. 4479)	7
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de onthaalinfrastructuur in het station van Farciennes" (nr. 4793)	7
<i>Sprekers:</i> Eric Massin, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruiksrecht voor de spoorweginfrastructuur" (nr. 4511)	10
<i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Samengevoegde vragen van	11
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitrusting van treinstations met een draadloze internetverbinding (hotspots)" (nr. 4490)	11
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de draadloze internetverbinding op openbare plaatsen"	11

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

(nr. 4514)

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

Questions jointes de 13
 - Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets des gares d'Ecaussines, de Binche et de Manage suite à des actes de vandalisme" (n° 4383) 13
 - Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de la gare de Silly suite à des actes de vandalisme" (n° 4384) 13

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

Samengevoegde vragen van 13
 - mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in de stations van Ecaussines, Binche en Manage ten gevolge van vandalisme" (nr. 4383) 13
 - mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het station van Opzullik ten gevolge van vandalisme" (nr. 4384) 13

Sprekers: **Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Questions jointes de 17
 - Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "Géoroute" (n° 4515) 17
 - M. Hagen Goyvaerts au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes rencontrés lors de l'application du système Géoroute à Louvain" (n° 4569) 17

Orateurs: **Colette Burgeon, Hagen Goyvaerts, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Samengevoegde vragen van 17
 - mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Georoute" (nr. 4515) 17
 - de heer Hagen Goyvaerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen bij de uitvoering van de Georoute in Leuven" (nr. 4569) 17

Sprekers: **Colette Burgeon, Hagen Goyvaerts, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Questions jointes de 22
 - M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le Rhin de fer" (n° 4516) 22

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la décision prise par la seconde Chambre néerlandaise concernant le Rhin de fer" (n° 4525) 22

- Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur le "Rhin de fer" (n° 4548) 22

- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'éventuelle réactivation du Rhin d'acier" (n° 4645) 22

Orateurs: **Luc Sevenhans, Jef Van den Bergh, Inga Verhaert, André Frédéric, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Servais Verherstraeten**

Samengevoegde vragen van 22
 - de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 4516) 22

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beslissing van de Nederlandse Tweede Kamer over de IJzeren Rijn" (nr. 4525) 22

- mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 4548) 22

- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de eventuele reactivering van de IJzeren Rijn" (nr. 4645) 22

Sprekers: **Luc Sevenhans, Jef Van den Bergh, Inga Verhaert, André Frédéric, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Servais Verherstraeten**

Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Landen". (n° 4517) 30

Orateurs: **Carl Devlies, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du

Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Landen". (nr. 4517) 30

Sprekers: **Carl Devlies, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van

Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings aux alentours des gares". (n° 4536)

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

Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de triage de Monceau-sur-Sambre". (n° 4595)

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

Question de Mme Ingrid Meeus au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'infrastructure pour les cyclistes à la gare de Tamise". (n° 4629)

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

Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le suivi du financement et de la réalisation du raccordement ferré de Garocentre par la SNCB" (n° 4649)

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

Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkings rond treinstations". (nr. 4536)

Sprekers: **Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre". (nr. 4595)

Sprekers: **Eric Massin, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Ingrid Meeus aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de infrastructuur voor fietsers aan het station van Temse". (nr. 4629)

Sprekers: **Ingrid Meeus, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de follow-up van de financiering en de aanleg van de spooraansluiting van Garocentre door de NMBS" (nr. 4649)

Sprekers: **Colette Burgeon, 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 DÉCEMBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 20 DECEMBER 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.09 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.09 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie in het station van Leuven" (nr. 4230)

01 Question de Mme Karin Jiroflée au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation à la gare de Louvain" (n° 4230)

01.01 Karin Jiroflée (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag dateert van heel wat weken geleden. Door allerlei omstandigheden werd ze steeds uitgesteld. Helaas moet ik vaststellen dat ondertussen nog maar weinig aan de situatie is veranderd en mijn vraag brandend actueel blijft.

U weet dat de NMBS een nieuwe overkapping voor het station van Leuven heeft gepland, een beslissing waar de Leuvenaars zeer blij mee is. Op architecturaal vlak lijkt het een pareltje te worden.

Probleem is echter dat we er sterk aan twijfelen of de overkapping er ooit zal komen. De werken duren reeds vele maanden langer dan oorspronkelijk was vooropgesteld. Iedereen ging ervan uit dat de werken thans reeds quasi voltooid zouden zijn. Het lijkt echter of ze gewoon stilliggen. Een aantal maanden geleden was dat effectief zo omdat de gebruikte staalplaten niet aan de vereiste kwaliteit voldeden. Toen dit euvel was verholpen, leken de werken opnieuw op te schieten. Niets is echter minder waar. Er beweegt niets meer. Aan de overkapping gebeurt niets. Ze blijft staan zoals ze staat, met gaten. Dat is het grote probleem. Wachtende treinreizigers worden gewoon nat. Meer nog, het is een absurde situatie. De reeds geplaatste platen overdekken wel wachtende treinen, de treinreizigers daarentegen worden wel nat. Op perron 1, het drukst gebruikte, kan men nergens schuilen tegen de regen. Vreemde situatie durf ik zeggen, zoals de overkapping er nu bij staat. Zulke toestanden zijn een echte antireclame voor de NMBS, in plaats van promotie voor het openbaar vervoer.

Daarom houd ik eraan u er een aantal vragen over te stellen. Ten eerste, ik vraag mij af of u zich bewust bent van de toestand. Ten tweede, kunt u mij een antwoord geven op de vraag of de werken werkelijk volop hervat zullen worden en of er een nieuwe streefdatum is voor het einde van die werken?

01.01 Karine Jiroflée (sp.a-spirit): Les travaux réalisés sur la marquise surplombant les voies à la gare de Louvain accusent du retard. Ils avaient déjà été interrompus en raison de problèmes dus aux tôles d'acier employées et sont actuellement de nouveau à l'arrêt. Entre-temps, les voyageurs sont exposés aux intempéries car les tôles déjà posées recouvrent les voies mais non les quais. Ce n'est pas une bonne publicité pour la SNCB.

Le ministre est-il informé de cette situation? Quand les travaux reprendront-ils? Quand devraient-ils être achevés?

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft inderdaad kennisgenomen van het feit dat de werken vertraagd zijn. Ik heb nagevraagd wat nu de juiste planning is. De NMBS heeft mij bevestigd dat de montage van de glaspanelen betreft, wat nog moet gebeuren, zal worden uitgevoerd in januari 2005. Dat betekent dus over enkele weken. Het gaat in de eerste plaats om de perrons 1 – een perron met maar één spoor – en het tweede perron tussen spoor 2 en 3. Die twee perrons zullen eind 2005 afgewerkt zijn. Voor de andere perrons zal het nog tot 2006 uitlopen. Blijkbaar heeft men daarvoor een tamelijk lange tijd nodig. Die zouden in 2006 kunnen afgewerkt worden.

In elk geval, het is zeker niet de intentie de werken stil te leggen. Er zijn problemen geweest, maar men start opnieuw in januari 2005, in dit geval met perron 1, waar het het meest dringend is.

01.03 **Karin Jiroflée** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Als het inderdaad eind 2005 afgewerkt zal zijn, meen ik dat de Leuvenaars heel blij zullen zijn. Uiteraard blijven wij zitten met een winter vol striemende regen.

01.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La SNCB est informée du retard dans l'exécution des travaux. Le montage des panneaux en verre sera poursuivi au mois de janvier. Le recouvrement des voies 1 à 3 sera achevé pour la fin 2005. Les autres voies seront terminées dans le courant de 2006. Il n'est pas question d'arrêter les travaux.

01.03 **Karine Jiroflée** (sp.a-spirit): Si le recouvrement est terminé pour fin 2005, les habitants de Louvain s'en féliciteront. En attendant toutefois, les navetteurs seront exposés aux averses hivernales.

01.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Het gaat niet meer regenen deze winter.

01.05 **Karin Jiroflée** (sp.a-spirit): Als u me dat kunt beloven, mijnheer de minister, dank ik u hartelijk voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 **Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de gares et l'avenir de la gare de Courcelles-Motte" (n° 4791)**

02 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van stations en de toekomst van het station Courcelles-Motte" (nr. 4791)**

Le **président**: Chers collègues, en l'absence de Mme Burgeon qui avait deux questions jointes, nous entendrons seulement la question de M. Chastel.

02.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les craintes relatives au projet de la SNCB de fermer progressivement les infrastructures d'accueil de certaines gares jugées peu rentables, en Wallonie et à Bruxelles notamment, sur la base d'une étude commandée par la SNCB, sont régulièrement soulevées par les membres de cette commission.

Je me réjouissais de m'associer en la matière à Mme Burgeon qui intervenait concernant les gares de Manage, Ecaussines, Binche et Silly – cette dernière pour des raisons d'insécurité et de vandalisme – qui sont mises sur la sellette. Cela pose la question du service offert par la SNCB à ses clients. Je me joins à ses préoccupations et j'y ajoute la situation de la gare de Courcelles-Motte, dans la région de Charleroi, sur la ligne 124 Bruxelles-Charleroi. Les guichets de cette gare sont fermés depuis plus d'un an pour cause d'insécurité. Cette

02.01 **Olivier Chastel** (MR): Sommige stations in Wallonië en Brussel worden met sluiting bedreigd omdat ze volgens een studie van de NMBS onvoldoende rendabel zijn. Dat geldt voor de stations van Manage, Ecaussines, Binche en Silly waar onveiligheid en vandalisme welig tieren. Zoals mevrouw Burgeon, die na mij het woord zal nemen, wil ik mijn bezorgdheid uiten over de dienstverlening van de NMBS aan haar klanten. In het station van Courcelles-Motte - op lijn 124

situation crée de nombreux inconvénients pour les navetteurs qui se rendent à Bruxelles, notamment l'impossibilité de renouveler leur abonnement ou de se procurer des titres de transport.

Monsieur le ministre, la fermeture temporaire des guichets de cette gare ne va-t-elle pas être l'occasion pour la SNCB de fermer définitivement la gare? Pouvez-vous me dire comment la SNCB entend rouvrir prochainement les guichets de la gare de Courcelles-Motte? Si, comme je le crains, la SNCB compte fermer cette gare, quelles raisons objectives justifient ce choix?

Je voudrais ajouter une dernière interrogation qui n'était pas dans ma question initiale. Divers bruits courent au sein de la SNCB selon lesquels une étude complémentaire ou une analyse supplémentaire à cette étude laisse craindre une nouvelle liste de fermetures de guichets.

Vous nous aviez indiqué que les guichets étaient fermés en dessous d'un certain seuil de fréquentation. On me dit aujourd'hui qu'il existe un nouveau seuil plus élevé, ce qui aurait pour conséquence la fermeture d'un plus grand nombre de guichets que dans la première liste dont nous discutons maintenant depuis quelques semaines.

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre: La fermeture du guichet de Courcelles-Motte est effective depuis février 2003. Une réouverture de celui-ci n'est pas envisagée. Les entretiens actuels avec le bourgmestre portent sur le bâtiment de la gare mais non sur la réouverture du guichet. Les critères (le chiffre d'affaires généré par ce point de vente par rapport au coût du personnel de vente et aux frais de fonctionnement) sont nationaux et appliqués de la même manière dans tout le pays.

Si le personnel est occupé à plusieurs tâches et qu'une de celles-ci doit quand même être assurée, le point de vente est maintenu même si le chiffre d'affaires souhaité n'est pas atteint. Bien entendu, la desserte n'est pas liée à l'ouverture du guichet: avec ou sans guichet, le même nombre de trains s'arrêtent. Il est à noter que la majorité des points desservis actuellement sur le réseau SNCB sont des points d'arrêt non gardés.

Je ne suis pas au courant d'une nouvelle liste. Par contre, je sais qu'il existe de nombreux doutes sur toute l'opération. L'un trouve qu'il en faut plus, l'autre qu'il en faut moins. Je constate que la SNCB tarde à prendre une décision définitive. Je vais insister auprès de la SNCB car cette situation est la pire qui puisse exister: c'est oui et non, les deux à la fois; cela laisse libre cours aux rumeurs. En outre, il y a peut-être aussi plusieurs études en cours.

Je vais donc insister pour qu'une décision soit prise afin de ne plus revenir à tout bout de champ sur le sujet. En effet, les questions et interpellations – auxquelles je ne réponds en définitive pas – en la matière sont beaucoup trop nombreuses et il est temps que cela s'arrête.

tussen Brussel en Charleroi - zijn de loketten sinds meer dan een jaar tijdelijk gesloten. De pendelaars kunnen er dus geen vervoerbewijs meer kopen of hun abonnement verlengen. Zal de NMBS dit station voorgoed sluiten? Zo ja, op grond van welke objectieve criteria? Binnen de NMBS doen geruchten de ronde over een bijkomende analyse van de rentabiliteitsgraad en het reizigersaantal in de stations. Het valt dus te vrezen dat er een nieuwe lijst met loketten die moeten gesloten worden, in de maak is. Daarbij zouden de reizigersaantallen die het behoud van loketten rechtvaardigen, naar boven zijn herzien. Kan u die geruchten bevestigen?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte: Het loket is sinds februari 2003 gesloten en een heropening ervan wordt niet overwogen. Het criterium is het omzetcijfer van het verkooppunt in verhouding tot de personeels- en werkingskosten; die criteria zijn nationaal zijn en worden overal in het land toegepast.

Als het personeel belast is met een taak die moet worden verzekerd, wordt het verkooppunt gehandhaafd zelfs indien de omzet niet wordt bereikt. Dat de treinen er stoppen of niet houdt uiteraard geen verband met de opening van het loket. Op te merken valt dat er in de meeste stopplaatsen van de NMBS geen toezicht is.

Ik ben niet op de hoogte van een nieuwe lijst maar er rijzen twijfels bij de hele operatie. In ieder geval stel ik vast dat de NMBS nog altijd geen definitieve beslissing heeft genomen.

Ik zal er dus op aandringen dat er een beslissing getroffen wordt zodat de zaak als afgehandeld kan beschouwd worden. Het aantal vragen en interpellaties over dit onderwerp swingt de pan uit. Het

wordt tijd dat daar iets aan gedaan wordt.

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

De **voorzitter**: Op de agenda staan thans de samengevoegde vragen van de heren Van Campenhout en Sevenhans, maar aangezien de heer Van Campenhout niet aanwezig is gaan wij meteen over tot de vraag van de heer Sevenhans.

02.03 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik stel voor de agenda voort af te werken teneinde de heer Van Campenhout maximaal de tijd te geven om ons te vervoegen en alsnog zijn vraag te stellen.

De **voorzitter**: De heer Van Campenhout komt niet.

02.04 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Vroeg hij dan niet om zijn vraag uit te stellen?

De **voorzitter**: Dat gaat niet, mijnheer Sevenhans, want het is een samengevoegde vraag.

02.05 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, dan zal ik de honneurs van de heer Van Campenhout mee waarnemen. Wij hebben gezamenlijke interesses.

De **voorzitter**: Dat zal hem plezieren.

03 Vraag van de heer Luc Sevenhans aan de minister van Mobiliteit over "de stand van zaken van de werken aan de lijn HSL-Noord" (nr. 4831)

03 Question M. Luc Sevenhans au ministre de la Mobilité sur "l'état d'avancement des travaux de la ligne TGV Nord" (n° 4831)

03.01 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag staat al een tijdje op de agenda maar dat was blijkbaar niet zo erg want de voorbije weken is een en ander nog veranderd. U hebt terzake dit weekend in De Standaard een paar uitspraken gedaan. U kent de problematiek zeer goed heb ik gelezen. U weet exact waarover het gaat. Ik moet niet te veel beschrijven.

Het probleem dat de laatste weken was gegroeid, had vooral te maken met de verstandhouding met uw Nederlandse collega, mevrouw Peijs, die vrij krasse uitspraken heeft gedaan. Zij was aan het twijfelen om in een volgende fase eventueel troepen te sturen. Ik hoop dat ze dat nooit zal doen want dan hebben we problemen, denk ik. We zouden het met ons leger niet kunnen halen tegen het Nederlandse leger. Dat wordt een zesdaagse oorlog en dan afgelopen.

(...): (...)

03.02 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): De reacties tonen wel aan dat het dossier niet alleen bij ons tot enige oprisping leidt maar ook aan Nederlandse kant. Wat mij als Antwerpenaar vooral choqueert, is dat er in het Parlement dreigende taal wordt gesproken. Men dreigt ermee een aantal zaken te koppelen. U zegt zelf dat u in dit dossier zeer soepel bent geweest. Aan Nederlandse kant mocht ik evenwel

03.01 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): La ministre néerlandaise Karla Peijs s'est exprimées en termes menaçants à l'égard de notre pays. A l'en croire, le gouvernement belge n'honorerait pas ses obligations en ce qui concerne la ligne à grande vitesse Nord.

03.02 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Or, dans ce dossier, si le ministre belge a toujours fait preuve de souplesse, on ne peut pas toujours en dire autant des Néerlandais qui en ont manqué

nog niet zo veel goede wil ondervinden in de andere dossiers, zoals daar zijn de Westerschelde en de IJzeren Rijn.

Ik heb wel begrepen dat mevrouw Peijs dit weekend de zaken een klein beetje heeft gerelativeerd. Na een goede interventie of een goed telefoontje van u was ze wellicht wat voorzichtiger. Alles wat kan bijdragen tot een goede afloop is meegenomen.

Mijnheer de minister, u weet uiteraard beter dan wie ook dat het oorspronkelijk de bedoeling was de lijn open te stellen op 1 juni 2005. Dat stond toch in de oorspronkelijke overeenkomst. Dat we dat niet zullen halen, ligt niet in de eerste plaats aan ons, maar aan de Nederlanders. Ik woon in Brasschaat. Ik moet alle dagen de werken oversteken om naar Brussel te geraken. Ik kan dus goed volgen hoe de werken evolueren. Die gaan volgens mij zeer goed, maar die datum is, denk ik, al niet meer actueel. Kunt u iets meer zeggen over onze timing?

Nederland blijft steeds maar hardop zeggen dat wij onze verplichtingen niet nakomen. U ontkent dat wij onze HST-verplichtingen niet zouden nakomen, wat de kernboodschap is in de onvriendelijke woorden van uw collega. U ontkent dat. Ik zou daarover graag van u iets meer uitleg krijgen. Als u gelijk hebt, vind ik toch dat de Nederlanders hun toon een beetje meer diplomatisch moeten laten klinken.

Dat zijn de vragen, mijnheer de minister. Wat denkt u van de timing bij ons? Wat weet u van de timing bij de Nederlanders? Hoe evalueert u de weinig diplomatieke taal van de jongste weken?

03.03 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, het is inderdaad zo dat ik, naar mijn normale doen, hier uiterst rustig ben geweest en zelfs poeslief. Ik hoop dat niemand ervan uitgaat dat het een nieuwe gewoonte is, want dat zou ik niet graag hebben. Het is een dossier dat een tijdje aansleept, waarin de Belgische Staat juridisch gezien – dat is ook de conclusie van de Nederlandse Kamer – geen enkele tekortkoming heeft. Daarover bestaat geen twijfel.

Juridisch is er geen enkel engagement, dat in het verdrag of in de overeenkomst staat, dat wij niet hebben uitgevoerd. Daarover moet niet gediscussieerd worden. Dat is zo. Dat betekent niet dat er geen problemen zijn en dat betekent ook niet dat wij er niet over willen praten. Ik denk dat het beter is, als we een gezamenlijk project willen uitvoeren, om te proberen de problemen die de ene of de andere heeft op een rustige manier uit te klaren. Ik heb zelfs als eerste in dit dossier een concreet compromis voorgesteld. Ik heb dat ook op papier gezet. Tot op heden, in de voorbije vijf jaar heeft er nooit iemand een compromis op papier gezet. Ik heb dat wel gedaan. Bij een compromis – dat weten we – daar geeft men iets en daar krijgt men iets. Anders is het geen compromis. Over hetgeen we geven zegt men dat het niet genoeg is en over hetgeen we krijgen zegt men dat er geen sprake van is. Zo heeft men natuurlijk nooit een compromis. Ik denk dus dat het nu aan de Nederlandse regering is om als ze ons compromisvoorstel niet goed vinden, zelf een compromisvoorstel te doen. Als men het juridisch wil spelen, dan zijn we nog heel lang bezig en gaat het niet vooruit. Ik ben geen vragende partij om het juridisch te spelen. Ik heb alleen bevestigd dat wij juridisch gezien in niets tekortschieten. Natuurlijk wou ik niet in een

dans les dossiers de l'approfondissement de l'Escaut occidental et du Rhin de fer. Quelle attitude le ministre adopte-t-il à l'égard des déclarations du gouvernement néerlandais?

Nous ne serons probablement pas en mesure de terminer l'aménagement de cette ligne avant la date prévue pour son ouverture, le 1^{er} juin 2005. Quelle nouvelle date d'ouverture les Belges comme les Néerlandais poursuivent-ils désormais?

03.03 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Aucun problème juridique ne se pose. L'Etat belge a respecté tous ses engagements. Mais il y a des difficultés et je suis prêt à en discuter.

Il y a cinq ans, j'ai été le premier à faire une proposition de compromis aux Néerlandais. En vain. Nous ne donnions pas assez et nous recevions trop. La balle est à présent dans le camp néerlandais et je m'attends dès lors à ce qu'ils proposent un nouveau compromis. Ils peuvent également aborder le dossier sous l'angle juridique, mais ce n'est nullement souhaitable.

Il ne me paraît pas indiqué de joindre ce dossier à d'autres car cela ne ferait à mon sens que le ralentir.

Je veux bien continuer à rechercher un compromis mais je n'accepterai pas que l'on exerce

situatie komen waarin ik een compromisvoorstel doe en ervan uitga dat alles mij al gegeven is. Neen, ik heb alles teruggetrokken. Men is het er niet mee eens? Oké, er is geen compromisvoorstel. Het is nu aan de Nederlandse regering om een voorstel te doen.

sur moi des pressions.

Ik denk dat het niet verstandig is dat koppelen. Ik denk niet dat het koppelen de zaak vooruit helpt. Men denk misschien dat we dan vlugger gaan, maar dat is niet zo. Ik blijf daar heel kalm en rustig in. Ik heb wel via de geëigende diplomatieke kanalen gezegd dat ik absoluut een compromis wil blijven helpen zoeken. Ik zie niet in waarom niet. Ik heb ook gezegd dat een koppeling de zaak niet helpt, integendeel. Als men daarmee begint, gaat men vlug zien dat we veel onverzettelijker worden. Hoe meer men koppelt, hoe trager de vooruitgang voor alles. Dat is dan natuurlijk heel jammer maar we gaan ons niet onder druk laten zetten. Nog eens, ik ben bereid een compromis te sluiten, met heel veel plezier, maar onder druk werken is van het goede een beetje teveel.

03.04 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, bedankt voor die verduidelijking.

Kunt u misschien nog iets zeggen over de timing?

03.04 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Le ministre peut-il nous apporter des précisions sur le calendrier?

03.05 Minister Johan Vande Lanotte: De timing is iets later. Wij hebben dat samen afgesproken. Ik denk dat het nu ergens in 2006 is. De eerste tests zullen in maart plaatsvinden en in het najaar van 2006 zullen we echt rijden.

03.05 Johan Vande Lanotte, ministre: Les premiers trajets d'essai auront lieu en mars 2006. La ligne sera mise en service plus tard, dans le courant de l'année.

Dat is iets later. Dat heeft ook veel te maken met de veiligheidssystemen. Er zijn veiligheidstests nodig. Ik denk dat we echt klaar zijn om te testen in maart 2006.

03.06 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, brengt dat dan geen extra kosten met zich mee?

03.06 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Ces retards n'entraîneront-ils pas de coûts supplémentaires?

03.07 Minister Johan Vande Lanotte: Neen, want die vertragingen liggen zowel aan Nederlandstalige als aan Belgische zijde. Het ligt aan beide.

03.07 Johan Vande Lanotte, ministre: Non, parce qu'ils sont imputables tant à la Belgique qu'aux Pays-Bas.

03.08 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Goed, dank u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président:** Madame Burgeon, deux de vos questions avaient été jointes, semble-t-il à mauvais escient, à une question de M. Chastel. Je vous propose donc les poser tout à l'heure. Êtes-vous d'accord avec ma proposition?

03.09 Colette Burgeon (PS): Bien entendu, monsieur le président.

De **voorzitter:** Vraag nr. 4404 van de heer Chevalier wordt uitgesteld. Mme Gerkens n'est pas présente; de heer Ansoms is evenmin aanwezig.

04 Questions jointes de

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la

gare du Campinaire de Farciennes" (n° 4479)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des infrastructures d'accueil en gare de Farciennes" (n° 4793)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station Le Campinaire te Farciennes" (nr. 4479)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de onthaalinfrastructuur in het station van Farciennes" (nr. 4793)

04.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, nous savons par l'actualité journalistique de la région de Charleroi que la SNCB souhaite augmenter la vitesse de référence sur la ligne 130 Charleroi-Namur. Ce projet est bien évidemment positif. Néanmoins, pour ce faire, il semblerait que la SNCB compte effectuer des travaux de réajustement des voies dans les courbes. En effet, aux abords de Charleroi et du côté de Farciennes, une courbe relativement importante empêcherait cette augmentation de vitesse.

A ce titre, puisque la volonté d'entreprendre des travaux de réajustement existe, la SNCB projette de fermer le point d'arrêt à la gare du Campinaire de Farciennes, car elle estime que le virage à emprunter est trop important et obligerait le train à ralentir. Selon mes informations, la halte du Campinaire ne se situe pas en pleine courbe, mais à sa fin. De plus, une partie du quai forme une ligne droite avant l'amorce d'une contre-courbe au-delà. A cet endroit, la voie passe sous un pont à double pertuis. Le premier - étroit - livre le passage à la voie vers Charleroi, tandis que l'autre - beaucoup plus large, avec trois voies - laisse passer celle de Namur et deux autres voies sont hors service.

En fonction de cette situation, il me semble dès lors assez difficile pour la SNCB de créer un dévers important alors qu'il reste suffisamment de place pour établir de nouveaux quais. Cette intention, dictée par des circonstances techniques, risque de rendre le service existant de plus en plus aléatoire. Il y a lieu de rappeler que la halte se trouve sur le territoire de Farciennes, qui est une commune de 11.340 habitants, située dans l'agglomération carolorégienne, en pleine zone suburbaine, et à forte densité de population et d'habitat. A 1 km, faisant partie du grand Farciennes, se trouve la localité de Pont-de-Loup, qui compte environ 3.000 habitants. Donc, pour ces quelque 14.000 habitants, la gare la plus proche est celle de Farciennes, proche de 1.200 mètres par la voirie communale.

Je me permets de vous poser cette question, parce que les autorités communales de Farciennes ont fait une proposition alternative à la SNCB, à savoir déplacer le quai de l'autre côté du pont. Cela permettrait d'éviter le virage problématique et, de plus, cela n'engagerait pas des coûts d'aménagement exorbitants, contrairement aux dépenses de réaménagement des voies, qui sont envisagées par la SNCB.

Pourriez-vous, monsieur le ministre, me renseigner sur l'état d'avancement des travaux de réajustement et le projet de fermeture de la gare du Campinaire qui en découle? La SNCB compte-t-elle dès lors tenir compte de l'alternative à ce problème technique proposée par les autorités communales de Farciennes?

04.01 Eric Massin (PS): De NMBS wil de treinen op lijn 130 Charleroi-Namen sneller laten rijden en is van plan daartoe aanpassingswerken aan de sporen uit te voeren in de bochten.

In dat verband zou de NMBS het plan hebben opgevat het station Le Campinaire te Farciennes te sluiten, omdat de sporen er te scherp afbuigen zodat de treinen er moeten vertragen. Volgens de informatie waarover ik beschik, bevindt de stopplaats Le Campinaire zich aan het einde van de bocht en vormt een deel van het perron een rechte lijn vóór de sporen een bocht maken naar de andere kant. De sporen lopen onder een brug met twee doorgangen: een smalle doorgang voor het spoor richting Charleroi en een bredere voor het spoor richting Namen en twee niet-gebruikte sporen.

De aanleg van een dwarshelling lijkt me niet zo eenvoudig. Anderzijds is er voldoende plaats voor nieuwe perrons. De plannen van de NMBS dreigen de dienstverlening in Farciennes in het gedrang te brengen. Die gemeente telt 11.340 inwoners (plus 3.000 in Pont-de-Loup, een kilometer verder) en ligt in een dichtbevolkte zone. Voor 14.000 inwoners is het dichtstbijzijnde station dus Farciennes.

Het gemeentebestuur stelde voor het perron naar de andere kant van de brug te verplaatsen. Aldus zou de problematische bocht kunnen worden vermeden. Die ingreep zou, in tegenstelling tot de door de NMBS geplande aanpassing van de sporen, geen

overdreven kosten meebrengen.

Hoe staat het met de aanpassingswerken en met de plannen om het station Le Campinaire te sluiten? Zal de NMBS met het voorstel van het gemeentebestuur van Farciennes rekening houden?

04.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, le 20 octobre dernier, je vous interrogeais sur les améliorations à apporter aux infrastructures d'accueil de la gare de Farciennes. Vous m'aviez indiqué à l'époque que l'implantation d'un abri vitré pour les voyageurs était prévue pour l'année prochaine. Certes, c'est un élément positif.

En ce qui concerne l'entretien et la sécurisation du couloir sous voies, vous m'aviez répondu que cette question relevait de la compétence des autorités communales, en application d'une convention signée en 1967 entre la commune et la SNCB.

Le bourgmestre de Farciennes a récemment rappelé que cette convention avait été signée lorsque cette gare disposait encore d'infrastructures d'accueil des voyageurs. Aujourd'hui, il n'y a évidemment plus qu'un point d'arrêt. La situation ayant changé à ce point, peut-on encore effectivement estimer que la convention est toujours d'actualité? La SNCB ne devrait-elle pas au moins veiller à ce qu'en plus des abris vitrés qui seront installés sur le quai, un minimum de propreté et de sécurité soit assuré sur le site de la gare et ses abords immédiats?

04.03 Johan Vande Lanotte, ministre: En ce qui concerne la suppression de la gare du Campinaire de Farciennes, le maintien du point d'arrêt diminuerait sensiblement, selon la SNCB, le gain de temps de parcours entre Namur et Charleroi, ce gain de temps pour l'ICD résultant du relèvement de la vitesse à 120km/h.

Le comptage des voyageurs réalisé en octobre de 2000 à 2003 montre que, sur une base annuelle, entre septembre 2003 et août 2004, le nombre de titres de transport vendus à ce point d'arrêt est très faible. Il se détaille comme suit: 1.942 billets au départ ou à destination du Campinaire, 75 cartes de train validées au départ ou à destination du Campinaire. Avec ce nombre de 1.942 voyageurs, cela donne une moyenne de moins de 6 voyageurs par jour qui achètent un ticket, ce qui est très peu.

Si l'on décide de garder la gare, le bénéfice du gain de temps diminue. Il y a une possibilité intéressante de relier, notamment par les TEC, la gare de Châtelet et les quartiers environnant le Campinaire. Il y a un départ de la gare SNCB de Châtelet toutes les heures cinquante-quatre et le trajet dure dix-huit minutes. Du Campinaire, il y a un départ TEC toutes les heures vingt-cinq et le trajet dure dix-sept minutes. Cette desserte est en fait plus fine que celle assurée actuellement par les trains L. A cet endroit, le choix est donc de travailler avec les TEC, d'investir plutôt dans la vitesse et de garder seulement l'autre gare où l'on compte, sur la ligne entre Châtelet et Tamines, 7.400 voyageurs par jour dans les deux sens. Cette ligne bénéficie du relèvement de la vitesse.

04.02 Olivier Chastel (MR): Ik heb u reeds bevraagd over de verbetering van de onthaalstructuur in het station te Farciennes. U heeft me geantwoord dat er een glazen schuilhuis zou komen. Voorts stelde u dat in uitvoering van een overeenkomst van 1967 de gemeente verantwoordelijk is voor het onderhoud en de beveiliging van de tunnel onder de sporen. Vandaag is het station enkel nog een stopplaats. Is die overeenkomst gelet op de gewijzigde situatie nog van toepassing?

04.03 Minister Johan Vande Lanotte: Door de afschaffing van het station Le Campinaire te Farciennes is de verbinding tussen Namen en Charleroi sneller geworden. Gemiddeld kopen minder dan zes reizigers per dag een kaartje in Le Campinaire. Een andere oplossing zou erin bestaan dat dit station door de TEC bediend wordt.

De mogelijkheid van een verplaatsing van de halte werd niet onderzocht. Daar kan eventueel over nagedacht worden, maar die oplossing zal altijd bekeken moeten worden in het licht van de vooropgestelde doelstelling, te weten het optrekken van de snelheid op die lijn.

In de overeenkomst van 1967 wordt bepaald dat de gemeentelijke overheden bevoegd zijn voor het onderhoud van de doorgang onder de sporen, omdat

La variante évoquée dans la question, à savoir le déplacement du point d'arrêt du Campinaire vers Namur, n'a, à ce jour, pas été étudiée.

En effet, le schéma directeur qui fournit les hypothèses de travail en envisage notamment la suppression. Les services techniques sont disposés à étudier cette variante, sachant qu'il s'agirait alors d'un réaménagement complet du point d'arrêt afin de maintenir l'objectif de relèvement de la vitesse. Le point d'arrêt serait-il alors toujours aussi intéressant? Peut-être, mais pas forcément. Des travaux de déplacement des voies et des caténaires ainsi que la construction d'un nouvel accès aux quais auraient un impact budgétaire dont il faudrait également tenir compte. Ces deux questions seront prépondérantes dans cette étude.

Le choix de garder la gare du Campinaire malgré une faible utilisation - c'est le moins que l'on puisse dire - ou d'augmenter la vitesse de la ligne entre Châtelet et Tamines devra faire l'objet d'un arbitrage qui n'est pas très évident. La convention du 28 juin 1967 est remise en cause par M. Chastel qui demande si elle est toujours d'actualité. En effet, un passage inférieur et un couloir sous voies ont dû être construits, ce qui fait dire qu'il y a eu des travaux de suppression du passage à niveau mais aussi des éléments nouveaux au niveau de l'infrastructure. Dans la convention, il n'est pas question de lier les travaux à réaliser et leur entretien à l'existence d'une gare. L'article 6 de la convention prévoit expressément que le couloir sous voies est incorporé à la voirie publique. C'est clairement une voirie publique, qu'il y ait ou non une gare en fonction.

Les travaux ont été réalisés par la SNCB. Sur la base d'une convention, la police et l'entretien du couloir sous voies sont du ressort de l'administration communale. En tout état de cause et toute convention mise à part, la commune de Farciennes est légalement tenue d'assurer la police et l'entretien de ce couloir sous voies en raison du fait que celui-ci a été incorporé dans la voirie publique. Il n'y a pas de discussion.

04.04 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, l'augmentation de la vitesse sur la ligne se justifie effectivement par l'importance du charroi entre Charleroi et Namur et le nombre d'utilisateurs de cette ligne; nous le savons tous pertinemment. On peut donc obtenir un gain de temps grâce à une augmentation de la vitesse. Quant à la fréquentation de la gare du Campinaire, j'en prends acte, quoique je ne pense pas que la gare du Campinaire ait été visée par le plan de suppression des petites gares de la SNCB.

04.05 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est spécifique à cet investissement.

04.06 Eric Massin (PS): Cela n'avait pas été envisagé. Je l'apprends par votre réponse et j'en prends acte. La population n'a probablement pas eu le temps de se mobiliser sur ce sujet comme pour d'autres sur lesquels vous serez interrogé aujourd'hui par une collègue.

Je crois qu'il est malgré tout important d'étudier la variante puisque, dans le cadre de ma question et d'après les éléments qui m'avaient

deze deel uitmaakt van het openbare wegen- en stratennet.

04.04 Eric Massin (PS): Ik neem nota van het aantal reizigers dat gebruik maakt van het station Le Campinaire. Ik dacht echter niet dat dit station op de lijst stond van kleine stations die de NMBS wil sluiten.

04.05 Minister Johan Vande Lanotte: Dat hangt samen met die investering.

été transmis sur cette proposition alternative, le coût d'aménagement de cette variante serait moins élevé que ce que la SNCB voudrait faire et cela permettrait quand même une augmentation de vitesse. J'espère bien qu'on établira cette balance entre le coût des deux options afin de voir ce qu'il en est effectivement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire" (n° 4511)

05 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebruiksrecht voor de spoorweginfrastructuur" (nr. 4511)

05.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, à la suite des positions prises par l'Europe dans ses directives, la concurrence a été ouverte, notamment pour le transport des marchandises. Ainsi, en mars 2002, le premier concurrent privé de la SNCB, l'opérateur DLC, est arrivé sur notre marché. Cette firme s'est lancée dans le transfert de fret entre la ville allemande d'Aix-la-Chapelle et Anvers et a été suivie par les ICE allemands qui proposent leurs services aux côtés des trains Thalys sur la ligne à grande vitesse Bruxelles-Cologne.

La directive européenne exige la transparence financière des diverses activités, notamment sur le transport de voyageurs, le transport de marchandises et la gestion de l'infrastructure. Il appartiendra donc au gestionnaire de l'infrastructure, le futur Infrabel, de fixer la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui doit répondre aux exigences minimales de la directive européenne, laquelle n'impose d'ailleurs pas aux Etats membres de critères de fixation précis pour l'utilisation de l'infrastructure. La redevance appliquée dans notre pays est scindée en redevance de ligne et redevance de gare. Par ailleurs, l'arrêté royal du 11 décembre 1998 transposant les directives européennes 95/18 et 95/19 octroie à la SNCB une latitude importante quant à la détermination des critères à prendre en considération pour l'établissement de la redevance.

Pour rappel, dans un audit de mai 2001, réalisé en exécution d'une résolution de la Chambre et concernant le bon emploi des deniers publics par la SNCB, la Cour des comptes estimait que l'Etat devait s'assurer que le montant de la redevance était établi d'une manière pouvant être considérée comme potentiellement équitable à l'égard des autres entreprises ferroviaires qui souhaiteraient utiliser l'infrastructure.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous renseigner sur les règles et critères actuellement en vigueur pour fixer le calcul de la redevance demandée aux opérateurs, en l'occurrence DLC?

Par ailleurs, ces règles et critères feront-ils l'objet d'une nouvelle évaluation lors de l'installation d'Infrabel au 1^{er} janvier 2005?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, chers collègues, les règles et critères actuellement en vigueur pour fixer le calcul de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge figurent dans le document de référence du réseau. Ce document de référence a été publié par arrêté ministériel du 19 février

05.01 Eric Massin (PS): De eerste concurrent van de NMBS uit de privé-sector is in maart 2002 begonnen met vrachtovervoer. Bij de Europese richtlijn 2001/12 wordt financiële transparantie in de onderscheiden activiteiten voorgesteld, inzonderheid voor het reizigersvervoer, het goederenvervoer en het infrastructuurbeheer. Infrabel, de toekomstige beheerder van de spoorweginfrastructuur, moet de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur vastleggen. De NMBS heeft veel speelruimte bij het vaststellen van de criteria voor de vestiging van de gebruiksrechten.

Het Rekenhof heeft geoordeeld dat de Staat zich ervan moet vergewissen dat een billijke heffing wordt vastgesteld ten aanzien van andere kandidaat-infrastructuurgebruikers. Welke regels gelden er momenteel voor de berekening van de aan de operatoren aangerekende gebruiksrechten? Zullen die regels opnieuw geëvalueerd worden wanneer Infrabel op 1 januari 2005 van start gaat?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte: De vigerende reglementering wordt omschreven in een document dat gepubliceerd werd ingevolge het koninklijk

2004 – à cette époque, M. Anciaux s'en était chargé - et peut être consulté sur internet à l'adresse suivante: www.realaccess.be. Je l'ai fait imprimer mais, malheureusement, la version en ma possession est en néerlandais. Il faudra donc imprimer l'autre version. Je vous transmets ce document.

De toute façon, avec l'entrée en vigueur d'Infrabel, cela relèvera de sa responsabilité, avec une possibilité pour le ministre d'intenter un recours.

Le commissaire du gouvernement pourrait ainsi bloquer la décision. Etant donné qu'Infrabel doit atteindre l'équilibre budgétaire, le ministre peut, par exemple, contester un taux trop élevé comme nuisant au développement du trafic ferroviaire. Dès lors, un pouvoir d'annulation est prévu, sous condition de motivation par le ministre. Pour le moment, aucun changement n'est prévu. En attendant, je vous communique ces documents qui sont intéressants.

05.03 Eric Massin (PS): Monsieur le président, je remercie M. le vice-premier ministre de sa réponse. Evidemment, nous ne sommes malheureusement pas au courant de tous les arrêtés ministériels publiés. Par ailleurs, je peux comprendre que le ministre ait la possibilité de bloquer la décision. Je déduis de votre réponse, monsieur le ministre, qu'en principe, Infrabel continuera à appliquer les mêmes critères que ceux qui figurent déjà dans l'arrêté ministériel.

05.04 **Minister Johan Vande Lanotte:** Oui, c'est exact.

besluit van 19 februari 2004. Na de oprichting van Infrabel zal de regering, bij monde van haar commissaris, een beslissing kunnen tegenhouden als zij oordeelt dat de voorgestelde tarieven te hoog liggen en de verdere ontwikkeling van het spoorwegverkeer in de weg staan.

05.03 Eric Massin (PS): Ik leid uit uw antwoord af dat Infrabel in principe dezelfde criteria zal blijven hanteren als deze die in het ministerieel besluit staan.

05.04 **Minister Johan Vande Lanotte:** Ja.

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

06 Questions jointes de

- **Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bornes internet dans les gares". (n° 4490)**

- **Mme Karine Lalieux au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "les bornes d'accès internet dans les lieux publics". (n° 4514)**

06 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitrusting van treinstations met een draadloze internetverbinding (hotspots)" (nr. 4490)**

- **mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de draadloze internetverbinding op openbare plaatsen" (nr. 4514)**

06.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, j'ai également posé cette question au ministre de l'Economie.

En fait, monsieur le ministre, la SNCB s'est associée à Telenet pour développer des hotspots dans 38 gares belges. Dans ces gares, les voyageurs en transit, équipés d'un ordinateur portable ou d'un mini-ordinateur de poche, pourront à certaines conditions surfer en attendant leur train. C'est là une belle initiative de la SNCB. Néanmoins, le fait que l'utilisation du Wi-Fi soit payante et assez chère, est une occasion manquée pour l'entreprise publique de participer de façon citoyenne à la société de l'information et à la diminution de la fracture numérique sur laquelle le gouvernement nous donne des explications depuis de nombreuses années.

06.01 Karine Lalieux (PS): De NMBS heeft een overeenkomst gesloten met Telenet, met het oog op de installatie van hotspots in 38 Belgische stations. Tegen eind 2005 zou dit plan rond moeten zijn en zouden reizigers met hun portable op het internet moeten kunnen surfen.

Voorwaar een loffelijk initiatief van de NMBS dus, maar de prijs van deze verbindingen en de bijbehorende voorwaarden sporen

Il est vrai que l'accès au hotspot se fera soit par cartes-prépayées (7,5 euros pour 60 minutes), soit via leur facture normale pour les abonnés Telenet.

En commission, nous avons voté à une large majorité, une résolution sur le service universel qui encourageait le gouvernement à développer des bornes internet dans les gares, les bureaux de poste, etc. L'objectif était encore une fois de donner un coup de fouet à la société de l'information.

Dans ce cas, je sais que le hotspot est différent, néanmoins la SNCB - La Poste aurait pu l'imiter – aurait peut-être pu faire d'une pierre deux coups et installer Wi-Fi ainsi que des bornes internet pour ceux qui n'ont pas l'occasion d'avoir un ordinateur portable ou un mini-ordinateur. Dans certaines communes de la Région bruxelloise, des bornes d'accès gratuit à internet ont été installées et permettent aussi d'utiliser gratuitement le Wi-Fi. Pourquoi n'avoir pas copié cette initiative?

Monsieur le ministre, la SNCB et son actionnaire réfléchissent-ils à l'installation de bornes internet dans les gares? Comment les 38 gares ont-elles été choisies? Comment Telenet a-t-il été choisi? La gratuité a-t-elle été envisagée? Le prix pour l'utilisateur final a-t-il été un critère de sélection?

Compte-t-on développer ces initiatives dans d'autres lieux publics ainsi que des bornes internet, cette dernière question s'adressant, bien entendu, au ministre de l'Economie?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame Lalieux, Telenet et la SNCB ont conclu un accord de coopération unique pour l'installation de hotspots dans les gares. Ce sont les gares les plus fréquentées du réseau qui ont été retenues. C'est donc la fréquentation qui était le critère de sélection des gares.

La firme Telenet a été sélectionnée après consultation du marché. Toutes les entreprises ont pu introduire une offre. Telenet a finalement été retenue car elle répondait pleinement aux exigences de la SNCB pour ce qui concerne l'intégration de son infrastructure dans l'infrastructure de transmission de la SNCB, tout en garantissant une parfaite séparation des communications commerciales et des communications de service. En outre, elle fut la seule firme à pouvoir présenter une démonstration de leur programme dans le timing prévu.

Les conditions commerciales entre la SNCB et Telenet ont été négociées de telle façon que les dépenses sont très réduites pour la SNCB, qui ne prend en charge qu'une partie des redevances; cela signifie que, pour elle, l'opération est neutre. Le prix pour l'utilisateur n'a pas été un critère de sélection.

L'organisation de ce service ne relève pas des missions de service public dans le contrat de gestion actuel; certes, cela a été voté au parlement mais ce n'est pas encore d'application. Il est clair que la SNCB est d'accord d'offrir gratuitement ce service à condition que le gouvernement paie puisqu'il s'agit d'une exploitation qui a lieu hors service universel. Ceci figure dans la liste des points que nous devons examiner l'année prochaine dans le cadre du contrat de gestion. Vu les dispositions du contrat de gestion actuel, je ne peux

hoegenaamd niet met de visie op de informatiemaatschappij die de regering uitdraagt in een resolutie over de universele dienstverlening.

Ik ben mij ervan bewust dat er verschillen zijn tussen zo'n hotspots en de internetterminals waarvan sprake in voormelde resolutie, maar betreur dat de NMBS het voorbeeld van een aantal Brusselse gemeenten niet gevolgd is en geen gratis internet- en WiFi-terminals geplaatst heeft.

Zullen de NMBS en zijn aandeelhouder alsnog internetterminals in de stations installeren? Op grond van welke criteria werden de betrokken stations geselecteerd? Op grond van welke criteria werd Telenet geselecteerd? Gold de prijs die de gebruiker aangerekend wordt als selectiecriteria?

Wordt eraan gedacht deze dienst gratis ter beschikking te stellen?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte: De NMBS en Telenet hebben een samenwerkingsakkoord gesloten over de ontwikkeling van hotspots.

De stations waar hotspots geïnstalleerd zullen worden, werden geselecteerd op grond van het aantal reizigers dat er op- en afstapt.

Na een offerte-aanvraag door de NMBS werd uiteindelijk voor Telenet gekozen, rekening houdend met criteria als de integratie van de infrastructuur en garanties met betrekking tot de ontmenging van de verbindingen.

Voor het bedingen van de commerciële voorwaarden werd ervan uitgegaan dat het voor de NMBS om een nuloperatie moest gaan. De prijs voor de gebruiker was dus geen selectiecriteria.

Het verlenen van dat soort diensten maakt geen deel uit van

obliger la SNCB à prévoir ce service sans qu'elle ne perçoive de compensation budgétaire. Cette question sera certainement abordée lors de la négociation du contrat de gestion du holding car je suppose que c'est le holding qui est concerné; il faut reconnaître qu'il n'est pas nécessairement facile de savoir qui fait quoi.

de bestaande beheers-overeenkomst tussen de regering en de NMBS. De spoorweg-maatschappij verzet zich uiteraard niet tegen het aanbieden van internetverbindingen in die stations, maar vindt dat de regering voor de kosten moet opdraaien. Die aangelegenheid zal tijdens de onderhandelingen over de volgende beheersovereenkomst aan bod moeten komen.

06.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'espère que lors des négociations avec la SNCB, mais également avec La Poste par rapport aux bureaux ou magasins de poste, cette idée de société de l'information passera et qu'il sera fait en sorte, avec la participation du ministre de l'Economie, de trouver une solution globale, partout et pour tous les citoyens, y compris pour ceux qui, aujourd'hui, n'ont pas encore d'ordinateur.

06.03 Karine Lalieux (PS): Ik hoop dat de idee van een voor alle burgers toegankelijke informatie-maatschappij naar aanleiding van de volgende onderhandelingen met de NMBS zal worden verdedigd. Daar zou trouwens ook tijdens de onderhandelingen met De Post werk kunnen worden van gemaakt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets des gares d'Ecaussines, de Binche et de Manage suite à des actes de vandalisme" (n° 4383)

- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de la gare de Silly suite à des actes de vandalisme" (n° 4384)

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in de stations van Ecaussines, Binche en Manage ten gevolge van vandalisme" (nr. 4383)

- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het station van Opzullik ten gevolge van vandalisme" (nr. 4384)

07.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, je commencerai par la fermeture des guichets des gares d'Ecaussines, de Binche et de Manage à la suite d'actes de vandalisme.

Monsieur le vice-premier ministre, permettez-moi de revenir sur la question de la fermeture de guichets dans un certain nombre de gares du pays. Une liste comprenant 41 guichets de gare que la SNCB souhaite fermer à plus ou moins court terme circule. Assez curieusement, 75% des installations concernées sont des gares wallonnes, à l'exception de la gare bruxelloise de Boitsfort.

La fermeture des guichets concerne les gares qui affichent moins de 500 voyageurs par jour. Ce sont donc les gares situées en milieu rural qui sont les plus touchées par cette mesure. Les habitants des provinces de Luxembourg et de Namur, ainsi que ceux des communes du Sud du Hainaut se voient à nouveau privés d'un service destiné au public au nom de la seule logique de la rentabilité

07.01 Colette Burgeon (PS): De NMBS heeft een lijst opgesteld van 41 stations waarvan de loketten gesloten worden. Het gaat vooral om Waalse, landelijke stations, waaronder het station van Manage, Ecaussines en Binche, op de lijnen 117 en 108. Die treinverbindingen vormen een ideaal vervoermiddel, meer bepaald voor schoolgaande kinderen. Vandalisme en geweld komen evenwel vaak voor op deze lijnen. Een sluiting van de loketten in die drie stations zal het onveiligheidsgevoel van de streekbewoners alleen maar doen

économique.

Parmi les lignes touchées par cette mesure, on compte la ligne 117 qui relie Luttre à Braine-le-Comte ainsi que la ligne 108 qui relie Binche à La Louvière. Ces deux lignes de la région du Centre voient la fermeture des guichets de Manage, Écaussinnes et Binche. Or, ces deux lignes constituent un moyen de transport idéal pour nombre d'enfants surtout, qui fréquentent les nombreux établissements scolaires de notre région.

La présence d'un guichet est nécessaire pour assurer l'accueil, l'information, la billetterie et pour offrir un sentiment de sécurité aux usagers du rail. Par ailleurs, je voudrais vous rappeler que ces deux lignes sont la cible régulière d'actes de malveillance et d'agression sur les biens et les personnes. Ceci m'a d'ailleurs amenée à vous interroger ici-même il y a quelques mois sur le renforcement de la sécurité dans les trains et les gares. La fermeture des guichets de ces trois gares de la région du Centre ne fera qu'accentuer encore le sentiment d'abandon des habitants par l'État fédéral.

Bien sûr, monsieur le vice-premier ministre, vous m'affirmerez que la fin de la distribution de titres de transport dans une gare n'implique pas pour autant sa fermeture. Permettez-moi cependant d'en douter, dans la mesure où circule le projet stratégique pour l'activité voyageurs nationale qui révèle que les 200 gares les moins fréquentées sur les 530 en activité dans le royaume ne pèsent que 2,8% du trafic de la SNCB et que, dès lors, la tentation est forte de ne privilégier que les lignes les plus rentables, la direction de la SNCB ne cachant plus son intention de recentrer davantage son offre sur des lignes de cœur de réseau au détriment des lignes secondaires.

Voici mes questions, monsieur le vice-premier ministre.

1. La fermeture des guichets de gare n'est-elle pas le prélude à un démaillage du réseau secondaire de la SNCB qui aurait des conséquences catastrophiques pour le développement des communes rurales de Wallonie? À ce sujet, la scission de la SNCB en trois branches distinctes renforce mes craintes. En effet, quel est l'intérêt d'Infrabel d'investir et entretenir les lignes et les gares peu rentables?

2. D'autres logiques que celle de la rentabilité économique immédiate ne peuvent-elles pas intervenir dans le cahier des charges de la SNCB, comme celles d'un service universel minimum ou de la nécessité d'accueillir un public spécifique, comme c'est le cas pour le transport scolaire?

3. Les risques d'agression pour les accompagnateurs de train et le manque de temps pour le contrôle des titres de transport pendant le trajet ne sont-ils pas réels?

4. Le vandalisme et le délabrement dans ces trois gares de la région du Centre ne risquent-ils pas de s'accroître?

Je passe maintenant à ma deuxième question.

Depuis le début de ce mois de novembre, les portes de la gare de Silly sont fermées à la suite d'actes de vandalisme provoqués par des

toenemen.

U zegt dat de sluiting van de loketten niet betekent dat ook het station zelf gesloten wordt. Sta mij toe daaraan te twijfelen. Ik hoed mij voor de gevolgen van die rentabiliteitslogica, die steevast in het nadeel van de secundaire lijnen uitvalt.

Is de sluiting van de loketten een voorbode van de plannen voor een ontmanteling van het secundaire spoorwegnet van de NMBS? De opsplitsing van de NMBS in drie afzonderlijke eenheden voorspelt mijns inziens niet veel goeds wat dat betreft, want ik vrees dat Infrabel niet langer zal investeren in minder rendabele lijnen.

Kunnen er geen vereisten in verband met de universele dienstverlening ingeschreven worden in het bestek van de NMBS?

Klopt het niet dat de treinbegeleiders effectief het risico lopen het slachtoffer van gewelddaden te worden en te weinig tijd hebben om de vervoerbewijzen te controleren?

Zullen vandalisme en verkrotting niet nog meer een bedreiging vormen in de drie voormelde stations?

Het station van Opzullik werd begin november gesloten ten gevolge van vandalisme. De gemeenteraad van Opzullik steunt de omwonenden en vraagt dat de normale dienstverlening in het station zou worden hersteld.

Ik betreur het eenzijdige karakter van de beslissing van de NMBS om het station te sluiten. In het station van Opzullik waren vroeger al vandalen aan het werk geweest. Is voorzien in een specifieke financiering van de politiezones?

De gemeenteraad stelt voor dat de NMBS een alarm in het gebouw

tiers; la presse s'en est fait l'écho, entre autres, dans le journal "Le Soir" du 12 novembre 2004.

Le mardi 9 novembre 2004, le conseil communal de Silly a voté une motion apportant son soutien aux usagers de la gare. En effet, les conseillers communaux de Silly souhaitent vous interpeller, monsieur le vice-premier ministre, afin que vous oeuvriez au rétablissement des services normaux dans leur gare; celle-ci, située sur la ligne Bruxelles-Tournai, voit le passage journalier de plus d'un millier de navetteurs, principalement en direction de Bruxelles. La fermeture de la gare de Silly est d'autant plus regrettable que l'hiver s'annonce.

La décision unilatérale de la SNCB de fermer la gare sans autre forme de procès démontre le peu d'intérêt des responsables de cette entreprise à l'égard de ses clients. Cette attitude est encore plus dommageable lorsqu'il s'agit d'une entreprise publique. Au pire, un financement spécifique des zones de police pour ces nouvelles tâches est-il prévu?

De plus, ces actes de vandalisme ne sont pas une première. La gare de Silly avait déjà été touchée par des dégradations volontaires par le passé. Le conseil communal souhaite que la SNCB installe une alarme dans ses locaux tandis que la zone de police sera sollicitée pour amplifier ses contrôles du parking, signe évident que la commune de Silly n'entend pas perdre sa gare et compte bien lutter contre les auteurs de ces dégradations.

Enfin, je constate qu'en fermant, même provisoirement, cette gare, la SNCB pénalise une fois de plus une commune rurale, comme c'est le cas pour la quasi-totalité des 41 gares belges qui verront leur guichet fermer dans le cadre du plan "Move 2007".

Mes questions sont les suivantes:

1. Pouvez-vous rassurer les usagers de la gare de Silly quant au caractère provisoire de sa fermeture? Quand la SNCB compte-t-elle rouvrir les portes de cette gare?
2. N'y avait-il aucune alternative possible à la fermeture momentanée de cette gare qui n'aurait pas pénalisé les usagers?
3. Quelles mesures la SNCB envisage-t-elle, à l'avenir, pour protéger ses installations?
4. Ne pensez-vous pas, monsieur le vice-premier ministre, au vu de la situation sillienne, que la SNCB risque de voir le vandalisme se généraliser dans les 41 installations de son réseau qui seront bientôt dépossédées de leur guichet? N'est-il pas trop facile de confier la surveillance de ces installations aux zones de police locale alors que la SNCB possède ses propres services de sécurité et que vous connaissez le coût des zones de police qui incombe aux communes?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame Burgeon, les critères pour la fermeture des guichets sont liés au chiffre d'affaires du point de vente par rapport au coût du personnel et au nombre de voyageurs montés ou descendus. Les critères sont nationaux et appliqués de la même manière.

zou installer en y connecte er zich toe de politiecontroles op het parkeerterrein op te voeren.

Die voorlopige sluiting treft eens te meer een landelijke gemeente. Bevestigt u het voorlopig karakter van die maatregel? Wanneer zal de NMBS het station van Opzullik heropenen?

Was het niet mogelijk een alternatieve oplossing uit te werken die de reizigers niet treft?

Welke maatregelen zal de NMBS nemen om die gebouwen te beschermen?

Dreigen die 41 voornoemde gemeenten niet allemaal het slachtoffer te worden van vandalisme?

Is het niet al te gemakkelijk om de lokale politiezones met de bewaking van de NMBS-gebouwen te belasten, terwijl de NMBS over eigen veiligheidsdiensten beschikt?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte: De criteria met betrekking tot de personeelskosten en het aantal op- en afstappende reizigers gelden voor het hele land en worden op een

Si le personnel est occupé par plusieurs tâches et qu'une de celles-ci doit encore être assurée, le point de vente pourrait être maintenu, même si le niveau du chiffre d'affaires requis n'est pas atteint.

La gare de Manage figure effectivement sur la liste dont vous avez parlé. Quant aux gares de Binche et d'Ecaussinnes, elles n'y figurent pas puisque le chiffre d'affaires généré y est supérieur au minimum requis.

La desserte des trains n'est pas liée à l'ouverture des guichets.

Avec ou sans guichet, le même nombre de trains s'y arrêtera. La majorité des points desservis actuellement sur le réseau SNCB sont des points d'arrêt non gardés. La suppression des guichets s'accompagne d'un plan d'amélioration des infrastructures, notamment de la sonorisation qui sera assurée 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, mais aussi de la remise en état des abris des voyageurs, etc.

Pour répondre à la demande croissante de la clientèle, de nouveaux moyens de distribution sont développés -internet, librairies et autres.

La nouvelle stratégie "voyageurs" est ambitieuse et il n'est pas question de modifier fondamentalement la desserte en zone rurale, comme on le dit parfois.

Les guichets de la gare de Manage sont actuellement ouverts en semaine de 6 à 13 heures. Ils sont fermés l'après-midi et le week-end. La majorité des clients sont des abonnés ou des utilisateurs de Pass qui pourront aisément acheter ou renouveler leur titre de transport en d'autres lieux. Le nombre de clients occasionnels qui n'utiliseront pas les nouveaux moyens de communication et qui achèteront leur billet dans le train sera donc minime puisque ces clients se répartissent sur les différents trains de la journée. Cela ne devrait pas augmenter de manière sensible le nombre d'agressions du personnel des trains.

Des plans d'action particuliers sont mis en place pour réduire les agressions à bord des trains. Dans la gare de Manage, concernée par l'étude sur la fermeture des guichets, un buffet et un distributeur de journaux subsisteront.

A Silly, le 3 novembre dernier, des vandales ont arraché le grillage protégeant la porte d'accès aux guichets. Ils se sont ensuite servis d'un panneau de signalisation comme bélier pour défoncer la porte de sécurité, mais ils n'y sont pas parvenus. Ce vandalisme a rendu impossible l'accès du bureau aux agents de la SNCB. Une firme spécialisée est alors intervenue, mais les dégâts étaient tels que la porte n'a pu être réparée et a dû être remplacée pour un montant d'environ 4.000€. La nouvelle porte a été posée le 22 novembre et la réouverture du point de vente a eu lieu le lendemain. Pour protéger ses installations, la SNCB travaille actuellement à la mise en place d'un système de centralisation dénommé "Malaga". Ce dernier rassemble en un ou plusieurs points du réseau le contrôle des alarmes anti-intrusion, des alarmes techniques ainsi qu'un système de vidéosurveillance et des alarmes incendies. Dans le cadre de ce projet, la gare de Silly devra bénéficier à l'avenir d'une protection par alarme et par caméras de surveillance.

eenvormige manier toegepast.

Als het personeel met verscheidene taken is belast en men een van die taken verder moet blijven uitvoeren, dan kan het verkooppunt worden gehandhaafd, ook al wordt de vereiste omzet niet gehaald.

Het station van Manage staat inderdaad op de aangehaalde lijst, maar dat is niet het geval voor de stations van Binche en Ecaussinnes.

Het treinaanbod is niet gekoppeld aan het al dan niet open zijn van de loketten.

De aankoop van biljetten in de trein zal miniem zijn en verspreid over de dag en dat zou de agressie ten aanzien van het treinpersoneel niet moeten doen toenemen.

Het station van Manage staat op de lijst, maar dat is niet het geval voor Binche en Ecaussinnes, aangezien de omzet er hoger ligt dan het vereiste minimum. De studie met betrekking tot de sluiting van de loketten slaat dus enkel op Manage. In dat station zullen enkel een buffet en een krantenkiosk worden gehandhaafd.

In Opzullik hebben vandalen op 3 november jongstleden gepoogd toegang tot de loketten te krijgen. Zij zijn daar niet in geslaagd, maar ook de NMBS-beambten geraakten niet meer binnen. Er werd een nieuwe deur geplaatst; dat heeft 4.000 euro gekost en het station werd de dag nadien heropend.

Het "Malaga"-plan moet het mogelijk maken de alarm en anti-inbraakinstallaties, de video-bewaking en de bescherming van de stations te centraliseren. Sinds de politiehervorming staan de federale politie, de Spoorwegpolitie, de lokale politie

Depuis la réforme des polices, la sécurité dans les trains, les gares et les parkings est assurée par plusieurs acteurs: la police fédérale, la spoorwegpolitie, les polices locales et B-Security. Leur rôle est défini dans la circulaire du ministre de l'Intérieur du 15 avril 2002. La police des chemins de fer (SPC) est surtout chargée de la sécurité dans les trains et est secondée par le nouveau service de sécurité "Sécurail" qui vient d'être créé. La sécurité dans les gares, les parkings, les abords est du ressort de la police locale. Au sein de la SNCB, la cellule B-Security a un rôle de gardiennage et de sécurisation mais avec des moyens et des actes limités. Il faut noter que le fait d'arrêter les coupables est une chose, mais les dissuader de recommencer en est une autre. Le soutien des autorités judiciaires est indispensable. La SNCB insiste dès lors régulièrement auprès des parquets pour poursuivre davantage toute personne coupable d'actes de vandalisme, d'agressions, ainsi que les resquilleurs.

Car, globalement, on constate une certaine banalisation de ces infractions qui choquent toute la commune. Et nous remarquons que les auteurs interpellés ne sont pas poursuivis. Voilà la réalité des faits.

en B-Security in voor de veiligheid in de treinen. De SPC en Securail staan eveneens in voor de veiligheid in de treinen. De stations en de stationsomgeving worden beveiligd door de lokale politie. B-Security is belast met de bewaking, maar beschikt slechts over beperkte middelen. Het is belangrijk dat de schuldigen worden gevat, maar ook dat potentiële daders worden afgeschrikt. De ondersteuning door de gerechtelijke instanties is dus van essentieel belang. De NMBS dringt er bij de parketten op aan dat die wandaden niet gebagatelliseerd worden. Er wordt te weinig werk gemaakt van effectieve vervolging.

07.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos réponses très complètes. Binche et Ecaussines ne figurent certes pas dans la liste des 41 gares. Mais les guichets ont été partiellement fermés. Cela pose donc des problèmes aux navetteurs. C'est pourquoi j'avais remis une liste, en effet, un peu différente, mais qui portait sur des conséquences identiques. Si Manage est fermée définitivement, j'ai l'impression que la fermeture partielle de Binche et Ecaussines pourrait devenir définitive. Je rappelle aussi le problème d'insécurité.

Et puis, ne fût-ce qu'au regard du froid, attendre dans un abri est complètement différent d'attendre dans une gare.

Ensuite, vous parlez d'une porte qui a coûté 4.000 euros. Je pense qu'on ne répètera jamais assez que, dans le cas du vandalisme, on paie indirectement le tort que l'on a produit. Et là, c'est toute la société qui doit intervenir. Vous avez aussi évoqué l'impunité des auteurs de ces actes d'incivisme. Il me semble qu'il n'existe plus assez de possibilités pour punir leurs auteurs. Il faudrait expliquer que ces méfaits coûtent à la société et que chacun doit dès lors contribuer à la résolution de ces problèmes.

En tout cas, je vous remercie beaucoup de vos réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "Géoroute" (n° 4515)

- M. Hagen Goyvaerts au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes rencontrés lors de l'application du système Géoroute à Louvain" (n° 4569)

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "Georoute" (nr. 4515)

- de heer Hagen Goyvaerts aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen bij de uitvoering van de Georoute in Leuven" (nr. 4569)

08.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, après tant d'autres villes wallonnes et flamandes, la poste de La Louvière vient de passer au système "Géoroute". Comme ailleurs dans le pays, les postiers ont dû revoir leur système de travail et ont vu leur charge de travail s'alourdir. Les habitants ont aussi vu leurs habitudes de courrier se modifier.

Bien que je partage votre souci de moderniser La Poste et même si je ne suis pas accrochée à tout prix à certaines habitudes, il faut reconnaître que la mise en place de Géoroute, système déjà expérimenté dans d'autres villes, pose des problèmes qui, je le souhaite, pourront être rapidement résolus.

Mes questions sont les suivantes.

1. Pour le personnel, Géoroute va-t-il entraîner des suppressions de services à La Louvière? Si oui, lesquels? Le personnel touché par la réorganisation sera-t-il réaffecté? Si oui, dans quels services? Pouvez-vous me certifier qu'il n'y aura aucune perte d'emploi à La Louvière?
2. En matière de satisfaction de la clientèle, le courrier sera-t-il dorénavant distribué bien au-delà de huit heures du matin? Les clients prioritaires recevront-ils encore leur courrier tôt le matin, comme cela se faisait auparavant?
3. Enfin, pouvez-vous me donner une estimation du temps qu'il faudra pour gommer tous les dérapages liés au programme de distribution?

08.02 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal wellicht niet de laatste zijn die een vraag stelt over de Georoute.

Mijn vraag handelt specifiek over de implementatie van dit computergestuurd systeem in Leuven. Ze werd ingediend op 29 november, wat al een tijdje geleden is. Ik stel echter vast dat ze vandaag nog steeds brandend actueel is. Ook vandaag heb ik vruchteloos gewacht op mijn post. Ik ben om 13.00 uur vertrokken naar de Kamer en er was op dat moment nog altijd niets in mijn brievenbus te vinden. Vroeger beschikte ik om 07.00 uur - niet als bevoordeelde maar met de reguliere bedeling - over mijn post en kon ik hem meenemen naar Brussel. Zowat vijf weken geleden werd in Leuven het Georoutesysteem ingevoerd. Vanaf dat moment heeft dit systeem hetzelfde verloop gekend als in vele andere steden en gemeenten. De situatie was bij de aanvang nogal chaotisch. Tijdens de eerste dagen werd een achterstand opgebouwd van enkele tienduizenden stukken. Op 26 november jongstleden bereikte men een piekniveau van ongeveer 200.000 stukken ondanks een maximale personeelsbezetting. Als ik goed geïnformeerd ben, waren alle verlopen immers ingetrokken. Na vijf weken is die achterstand min of meer weggewerkt en is er nog een achterstand van 20.000 stukken. Dit kon door een tijdelijke versterking van de sorteerploeg. Daar zit immers het knelpunt. Als er onvoldoende kan worden gesorteerd, kan er ook niet worden verdeeld.

We stellen vast dat men nog altijd niet op kruissnelheid is gekomen. De postmannen en -vrouwen zelf werken zich uit de naad, kloppen

08.01 Colette Burgeon (PS): Met het nieuwe Georoute-systeem is de werkdruk voor de postbeamten van La Louvière toegenomen, en de inwoners krijgen hun post niet langer op het voor hen gebruikelijke tijdstip. De modernisering van De Post is een goede zaak, maar er moet dringend een oplossing gevonden worden voor heel wat problemen in verband met het Georoute-systeem. Zal de invoering van het systeem leiden tot banenverlies in La Louvière, en zo ja, in welke diensten? Zal het personeel in kwestie elders tewerkgesteld worden? Verzekert u mij dat er geen banen geschrapt zullen worden in La Louvière? Zal de post nog na 8 uur 's morgens besteld worden? Krijgen prioriteitsklanten hun post opnieuw 's morgens vroeg? Hoeveel tijd zal men nodig hebben om de situatie weer recht te trekken?

08.02 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Le nouveau système informatisé a été introduit à La Poste de Louvain, il y a environ cinq semaines. Je n'avais pas encore reçu mon courrier lorsque j'ai quitté Louvain à 13 heures, alors qu'avant l'introduction du système Géoroute, avec le système de distribution classique, je le recevais à 7 heures.

Le retard s'est accumulé au cours des jours qui ont suivi l'introduction du système et il s'élevait à 200.000 colis le 26 novembre 2004, malgré un effectif maximum. Grâce à un renforcement temporaire des effectifs, le retard s'est résorbé pour ne plus s'élever qu'à 20.000 colis. Le système n'a pas encore atteint sa vitesse de croisière. Malgré les gros efforts du personnel, l'horaire normal de travail ne suffit pas pour assurer la distribution du courrier. La direction locale a demandé avec insistance la mise en place de

veel overuren en zitten bij wijze van spreken op hun tandvlees. Desondanks kunnen zij hun postronde niet afwerken binnen de normale werkuren. Ik stel bovendien vast dat er vanuit de lokale directie werd aangedrongen bij de nationale directie om te voorzien in begeleidingsmaatregelen voor de rondes waar de verdeling moeizaam blijft verlopen, en dit waarschijnlijk op basis van klachten van bedrijven die tot op vandaag hun post zeer laat krijgen of zelfs verkeerde postpakketten krijgen.

Ondanks het feit dat de achterstand zowat is weggewerkt, kijken de postmannen op tegen de komende kerstperiode. De verdeling van de kerstkaartjes komt stilaan in een versnelling aangezien steeds meer mensen kerstkaartjes beginnen te versturen. Men vreest dat als gevolg daarvan de achterstand zich opnieuw zal opbouwen. Bovendien stelt men in de praktijk vast dat door de overbelasting van een aantal postmannen zich steeds meer postbodes ziek melden.

Mijnheer de minister, gezien bovenvermelde feiten en gezien het feit dat de implementatie vijf of zes weken geleden van start is gegaan en nog steeds niet vlot, wil ik de vragen die ik u een aantal weken geleden overzond toch stellen.

Ten eerste, in welke mate is de directie van De Post zich bewust van de problemen in Leuven?

Ten tweede, in welke begeleiding denkt men op een structurele manier te blijven voorzien om niet opnieuw in achterstand te vervallen?

Ten derde, binnen welk tijds kader verwacht men dat het Georoute-systeem eindelijk fatsoenlijk zal functioneren zodat men zonder achterstand inzake sortering en bedeling komt te zitten?

08.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame Burgeon, dix emplois du cadre ont été supprimés, ce qui représente 11% du cadre, de sorte que nous sommes environ dans la moyenne. A certains endroits, 5% ont été supprimés, à d'autres 20%, parfois plus mais, en moyenne, il s'agit de 11% du cadre.

Ces 11% sont répartis dans la distribution, dans les services intérieurs ou dans le service général. Le personnel excédentaire est utilisé en renfort au lancement de la nouvelle organisation. Au terme de cette période, le personnel excédentaire éventuel se verra proposer une nouvelle affectation selon les règles de reconversion en vigueur au sein de La Poste.

Des emplois de distributeur dans les bureaux voisins seront proposés prioritairement à ces travailleurs. Aucun licenciement n'est prévu.

Le courrier à destination de la clientèle particulière commence à être distribué à partir de 7h45, et le dernier distributeur doit rejoindre le bureau à 14h45. Les clients qui reçoivent plus de 15 envois Prior chaque jour peuvent demander à bénéficier d'une distribution avancée du courrier, qui s'effectue entre 7h30 et 9 heures chaque matin.

La Poste estime qu'une période de trois mois est nécessaire pour stabiliser et fixer la nouvelle organisation de la distribution. Elle met

mesures d'accompagnement pour les tournées difficiles. La distribution des cartes de vœux de Noël entre dans une phase de pointe. On craint un retard croissant et une surcharge de travail pour le personnel.

Dans quelle mesure la direction est-elle informée des problèmes qui se posent à Louvain? Quelles mesures structurelles sont envisagées? Quand le système Georoute fonctionnera-t-il correctement?

08.03 Minister Johan Vande Lanotte: Tien betrekkingen van de personeelsformatie zullen worden geschrapt, wat overeenstemt met ongeveer 11 percent, het gemiddelde dus. Het gaat om de diensten voor de postuitreiking, de binnendienst of de algemene dienst. Het overtollige personeel wordt ingezet om de nieuwe organisatie tijdens de opstartfase te versterken. Na deze periode zal aan het overtollige personeel een nieuwe betrekking worden aangeboden volgens de bij De Post geldende regels. Daarbij wordt voorrang gegeven aan de betrekkingen van uitreiker. Niemand wordt ontslagen. De briefwisseling voor de privéklanten wordt vanaf 7.45 uur uitgereikt. De laatste uitreiker keert om 14.45 uur naar het kantoor terug. De briefwisseling kan vroeger – tussen 7.30 en 9 uur 's

tout en œuvre pour réduire cette période et limiter au maximum les désagréments subis par la clientèle, au travers de l'organisation nécessaire pour lui permettre d'aborder l'avenir avec sérénité.

La Louvière est une des dernières communes à être réorganisée en Wallonie. 17 bureaux distributeurs sur 201 doivent encore être réorganisés au début 2005.

ochtends - uitgereikt worden op verzoek van de klanten die meer dan 15 priorzendingen per dag ontvangen. De Post schat dat de nieuwe manier van uitreiking over drie maanden op kruissnelheid zal werken. Ze stelt alles in het werk om ongemakken te voorkomen. Het kantoor van La Louvière is een van de laatste in Wallonië dat nog gereorganiseerd moet worden. Aanvang 2005 moeten nog slechts 17 van de 201 kantoren gereorganiseerd worden.

Voor Leuven geldt specifiek dat op het ogenblik dat Georoute er opgestart werd, er ook een nationale staking plaatsvond die tot gevolg heeft gehad dat de aanvoer van briefwisseling totaal verstoord was met een achterstand van 200.000 stuks tot gevolg, dus grotendeels door de staking.

Na de nationale staking is het dagelijks toegekomen product telkens verwerkt geworden. Men heeft dus voortdurend het aantal kunnen halen. De afbouw van die 200.000 poststukken verloopt echter traag. Op 30 november bedroeg de achterstand nog 160.000 stukken. Dat zal nu weer wat verminderd zijn. Enkele mensen werden ad interim aangenomen om dat te helpen verwerken. Natuurlijk gaat dat niet vlug, omdat men dat werk gewoon moet worden.

Tevens werd vorig weekend het marginaal sorteerbaar gedeelte van de briefwisseling door sorteermachines te Brussel gesorteerd, zodat die achterstand hopelijk tegen het eind van het jaar, alvorens de nieuwjaarsperiode er echt helemaal is, volledig weggewerkt zal zijn. Dat zal dus in de loop van de komende dagen moeten gebeuren.

Het verwondert mij dat u zegt dat u uw poststukken 's middags gekregen hebt. Ik heb net aan mevrouw Burgeon gezegd dat iemand die vijftien stuks moet krijgen, normaal gezien de bestelling kan vragen tussen 7.30 uur en 9.00 uur. Ik vermoed wel dat u, als parlamentslid, aan vijftien prior poststukken zult zitten.

Lors du lancement du système Georoute, il y avait justement une grève nationale, ce qui a totalement perturbé la distribution des envois postaux. Par voie de conséquence, 200.000 envois postaux étaient en retard. À la suite de la grève, les envois postaux ont à chaque fois été traités quotidiennement. La résorption du retard se déroule lentement. Le 30 novembre 2004, 160.000 envois postaux étaient en retard. Quelques travailleurs temporaires ont été engagés. Une partie du tri est opérée à Bruxelles. On espère que le retard sera résorbé avant la fin de l'année.

Le fait que M. Goyvaerts ne reçoive son courrier que l'après-midi m'étonne. Une personne qui se voit adresser quinze envois prioritaires peut demander à les recevoir entre 8h30 et 9h00.

08.04 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Neen.

08.05 Minister Johan Vande Lanotte: Neen, toch niet? Normaal gezien wel. U krijgt misschien niet alles per post.

08.06 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Toch wel, alles.

08.07 Minister Johan Vande Lanotte: Normaal gezien, wie vijftien priorzendingen krijgt, mag dat vragen.

08.08 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik krijg niet elke dag vijftien priorzendingen. Op sommige dagen wel. Men houdt een steekproef. Als die vijftien poststukken niet worden gehaald, dan valt men uit die regeling.

08.08 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Ce n'est possible que si l'on reçoit quinze envois postaux chaque jour.

08.09 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer Goyvaerts, dat is zeer verwonderlijk, want de meeste parlementsleden hebben zo'n

regeling.

08.10 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): De heer Daems heeft dat ook niet, en ik heb dat ook niet meer.

08.11 Minister Johan Vande Lanotte: Dan is men in Leuven misschien strenger met die lijst.

08.12 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Ik vermoed het.

De **voorzitter:** Mijnheer de vice-eerste minister, het is wel mogelijk. Ik laat mijn parlementaire post hier toekomen. Ik haal thuis dus ook geen vijftien zendingen.

08.13 Minister Johan Vande Lanotte: Ik ken mensen die die regeling gekregen hebben, bij wie er gewoon geteld werd.

De **voorzitter:** Vroeger kreeg ik dat ook wel.

08.14 Minister Johan Vande Lanotte: De reden is dus dat uw parlementaire post niet bij u thuis komt. Mijnheer Goyvaerts, voor u geldt dat ook. Dat is toch wel vreemd.

08.15 Colette Burgeon (PS): Parlons du problème des emplois. Quand je vois que dix emplois sont supprimés dans une région qui en a tant besoin, je trouve cela malheureux! Pour les facteurs, cela constitue une perte non négligeable. Dix emplois perdus, cela concerne aussi dix familles.

Vous avez expliqué que les plis prioritaires seront dorénavant distribués de 7h30 à 9h. Pour prendre mon cas, je recevais mon courrier avant 6h30. J'ai été interpellée par mon bourgmestre, qui le recevait également si tôt; maintenant, en partant à 8h du matin, nous n'avons pas encore notre courrier. Nous nous sommes donc renseignés et il nous a été répondu qu'il fallait payer. En l'occurrence, il s'agissait d'une boîte postale; mais elle n'est pas en activité avant 7h30, puisque les plis sont seulement prêts à partir de cette heure.

Le problème persiste donc. Nous n'aurons plus jamais les plis prioritaires. Que ce soit un notaire ou un parlementaire, le courrier arrivera entre 7h30 et 9h. Cela pose un problème. Et nous ne pourrons plus rien y changer car, désormais, les facteurs commenceront leur distribution plus tard. C'est aussi une question budgétaire. Il ne nous reste donc plus qu'à regretter ce fait.

Je répète enfin que les pertes d'emploi m'inquiètent. On avait annoncé 200.000 nouveaux emplois. Mais, que ce soit dans le privé ou le public et le parastatal, on supprime des emplois. Nous sommes une région qui ne demanderait pas mieux que d'obtenir des emplois supplémentaires et il est regrettable que ce soit l'inverse.

08.16 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik heb de indruk dat het op het terrein enigszins anders verloopt dan met het optimisme dat u in uw antwoord formuleert. Het gaat er natuurlijk niet over of ik mijn postpakketten op tijd krijg. Ik kan ervoor zorgen dat het hier rechtstreeks op mijn kantoor terechtkomt. Ik zal dat in de toekomst ook doen. Dat is dus niet het probleem.

Ik stel alleen vast dat de postbodes in het verleden hun ronde binnen

08.15 Colette Burgeon (PS): Ik betreur dat tien banen verdwijnen, want daardoor verzeilen tien gezinnen in een hachelijke situatie.

Vroeger ontving ik mijn post vóór 6.30 uur; nu, wanneer ik om 8 uur vertrek, heb ik mijn post nog altijd niet ontvangen. Als men zijn post vroeg wil ontvangen, moet men een postbus hebben, maar daarvoor moet men betalen en ook in dat geval kan men zijn post pas vanaf 7.30 uur afhalen.

08.16 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): La situation sur le terrain est moins rose que ce que laisse entendre la réponse du ministre. Par le passé, les facteurs arrivaient à boucler leur tournée dans un délai raisonnable, ce que le système rigide ne permet plus

een redelijke termijn gedaan kregen, maar thans geconfronteerd worden met een computergestuurd systeem dat blijkbaar zeer rigide is en waarbij terugkoppeling moeilijk is. Ik stel vast dat men beroep doet op bijkomende krachten om tijdelijk soelaas te brengen in bepaalde wijken, maar eens het probleem daar min of meer onder controle is, verplaatst het probleem zich naar andere deelgemeenten of naar het industrieterrein.

Ik verwacht dus toch dat De Post daaraan structureel iets doet, want anders vermoed ik dat wij begin volgend jaar in het Leuvense sociale heibel gaan krijgen, niettegenstaande het feit dat de postvrouwen en postmannen al hun tijd en energie aanwenden om een goede dienstverlening te verzekeren. Ik spreek dan nog niet over het sociaal contact, dat nu nihil of onbestaande is. Daarop mag toch iets nader toegezien worden. Mijnheer de minister, hopelijk lost het probleem zich op begin januari, maar ik deel uw optimisme niet.

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

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 4516)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beslissing van de Nederlandse Tweede Kamer over de IJzeren Rijn" (nr. 4525)
- mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de IJzeren Rijn" (nr. 4548)
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de eventuele reactivering van de IJzeren Rijn" (nr. 4645)

09 **Questions jointes de**

- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le Rhin de fer" (n° 4516)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la décision prise par la seconde Chambre néerlandaise concernant le Rhin de fer" (n° 4525)
- Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur le "Rhin de fer" (n° 4548)
- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'éventuelle réactivation du Rhin d'acier" (n° 4645)

09.01 **Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, het dossier ligt mij heel na aan het hart. Het was immers het eerste dossier dat ik behandelde toen ik in de Kamer kwam zetelen. Dat is nu reeds zeven jaar geleden. Tijdens die zeven jaar heb ik veel gehoord, maar weinig gezien.

Mijnheer de minister, met "gehoord" bedoel ik vooral dat er nogal wat straffe uitspraken werden gedaan door sommige van uw collega's. De twee strafste uitspraken heb ik genoteerd. De eerste uitspraak was een uitspraak van minister Stevaert, die op 14 oktober 1999 verklaarde dat er binnen één of maximum twee jaar treinen zouden rijden op de IJzeren Rijn. De eerste minister - we kennen "snelle Guy" allemaal - kon dat niet laten passeren, ging in overdrive en verklaarde op 18 december 1999, dus exact vijf jaar geleden, dat er binnen zes maanden treinen zouden rijden op de IJzeren Rijn.

We zijn alweer vijf jaar verder en er is nog niet veel gebeurd.

aujourd'hui. Il est recouru à du personnel temporaire mais, ce faisant, on ne fait que reporter le problème. Il faut rapidement une solution structurelle qui permette d'assurer le service.

09.01 **Luc Sevenhans** (Vlaams Belang): Le Parlement débattait déjà du Rhin de fer il y a sept ans. Ces dernières années, les déclarations musclées ont été nombreuses mais sont restées sans suite. En octobre 1999, le ministre de l'époque, M. Stevaert, avait déclaré que des trains rouleraient sur le Rhin de fer dans un délai de maximum deux ans; peu de temps après, le premier ministre parlait même d'un délai de six mois.

La ministre Durant a mal géré le dossier dans le cadre du "Memorandum of Understanding"

Er zijn van beide kanten heel wat acties geweest. Er waren een paar goede, maar ook een paar slechte interventies. Uw vroegere collega, mevrouw Durant, heeft het dossier nogal mismeesterd, zou ik durven zeggen, vooral met haar Memorandum of Understanding van 28 maart 2000. Daarmee ging zij voor de eerste maal in op een eis van de Nederlanders in verband met een MER, een milieueffectenrapport. Nochtans was dat volgens de Nederlandse wet niet nodig.

Dat dit ons op termijn zuur zou kunnen opbreken, is nu stilaan voor iedereen duidelijk aan het worden. De Nederlanders hebben immers wel "met de lippen" gezegd dat zij het Memorandum zouden goedkeuren, maar de praktijk wijst erop dat Nederland zoveel mogelijk hindernissen zal opwerpen.

De hindernissen zijn bekend: een vier meter hoge geluidswal door het centrum van Weert, de omleiding bij Roermond en, last but not least, een ondertunneling van het natuurgebied De Meinweg. Dat natuurgebied werd recent gecreëerd. De Nederlanders hebben daarvan handig gebruikgemaakt, toen de IJzeren Rijn werd stilgelegd door onze Spoorwegen. Stilleggen is een overdreven stelling. De IJzeren Rijn is immers nooit echt buiten gebruik geweest. Wij hebben ze voor passagiersvervoer in stand gehouden tot in Neerpelt en voor goederenvervoer zelfs tot over de grens, in de zinkfabriek van Budel. Eigenlijk zijn dus slechts enkele delen van de IJzeren Rijn niet in gebruik.

De laatste ontwikkelingen op het terrein vertoonden duidelijk een stellingneming van alle Nederlandse partijen. De extra milieueis werd immers unaniem goedgekeurd. Het Arbitrageverdrag werd meerderheid tegen oppositie goedgekeurd. Tegen dat verdrag was heel wat weerstand. Gelukkig heeft mevrouw Peijs het Parlement op één lijn kunnen krijgen door te verklaren dat Nederland ook niet te ver kon gaan met de Belgen.

Zij zijn al behoorlijk ver gegaan. Nu zitten we met zijn allen te wachten op een uitspraak van het Arbitragehof, waar ik wel gerust op ben.

Het is duidelijk dat wij altijd het internationale recht aan onze kant hadden inzake de IJzeren Rijn. Ik heb dus ook het volste vertrouwen in het Arbitragehof. Toch is er één grote onbekende, met name de waarde van de motie die werd goedgekeurd in de Tweede Kamer. Wat is uw mening, mijnheer de minister, omtrent de werkelijke waarde van die motie? Kunt u daarover net zo duidelijk zijn als over de hogesnelheidslijn?

Ik weet dat ik u niet moet overtuigen van het belang van de IJzeren Rijn, mijnheer de minister. U hebt in het verleden immers al gezegd dat u een hevig voorstander bent van de IJzeren Rijn, wegens de absolute noodzaak eraan voor de Antwerpse haven. Aangezien een aantal collega's zich hierbij aansluiten en nog tal van argumenten zullen bijbrengen in dit dossier, meen ik dat voldoende wordt aangetoond dat het noodzakelijk is dat dit dossier tot een goed einde komt.

Ik heb gemerkt dat er zich nog iemand heeft bij aangesloten en in dat verband wil ik nog even reageren. De vijand zit duidelijk niet alleen over de grens. Wij kunnen hem ook terugvinden in Wallonië. Voor de goede gang van zaken wil ik erop wijzen dat de IJzeren Rijn absoluut

du 28 mars 2000. Nous subissons aujourd'hui les conséquences de sa réponse de l'époque aux exigences néerlandaises concernant l'établissement d'un rapport d'incidence sur l'environnement. Nos voisins du Nord posent un maximum de conditions: un mur antibruit à travers Weert, une déviation à Roermond et le creusement d'un tunnel sous le parc naturel De Meinweg. Ce dernier a été créé alors que nos chemins de fer avaient en partie arrêté les travaux du Rhin de fer. Seuls quelques tronçons du Rhin de fer sont actuellement inutilisés.

Tous les partis aux Pays-Bas ont approuvé le renforcement des exigences environnementales. La convention d'arbitrage a été approuvée majoritairement contre opposition. Il s'agit à présent d'attendre le jugement de la Cour d'arbitrage. Je suis optimiste, le droit international nous est favorable. Je ne comprends toutefois pas quelle valeur il faut accorder à la motion approuvée par la Deuxième Chambre. Qu'en pense le ministre? Je sais en tout cas qu'il est partisan du Rhin de fer en raison de l'importance qu'il revêt pour le port d'Anvers.

Le Rhin de fer ne concurrence par ailleurs pas la ligne Montzen. L'unification européenne se traduira sans doute par une augmentation substantielle du transport de marchandises vers l'est. Plusieurs liaisons sont donc nécessaires. La ligne Betuwe doit également être tracée sur le territoire néerlandais.

geen concurrentie is voor de Montzen-lijn. Waar men het vandaan blijft halen, ik weet het niet, maar ik wil het duidelijk tegenspreken.

Ingevolge de Europese eenmaking wordt er een serieuze opleving verwacht van onze relaties in Oostelijke richting. Men spreekt zelfs over een verviervoudiging van het goederentransport naar het Oosten. Met andere woorden, er is duidelijk nood aan meer verbindingen. Het is absoluut geen concurrentie en ik hoop dat men eindelijk zal stoppen dat te beweren. Het is wel belangrijk dat op Nederlands grondgebied de Betuwe-lijn er komt. Als wij onze IJzeren Rijn niet hebben, kunnen wij binnenkort onze haven van Antwerpen alleen nog gebruiken voor zeilboten. Dat is niet de bedoeling, denk ik. Dat de Montzen-lijn op dit moment 100 treinen per dag telt, en er via dit lijn 30.000 ton goederen worden getransporteerd, is dankzij diezelfde haven van Antwerpen. Geef de haven van Antwerpen waar zij recht op heeft.

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal geen lange inleiding meer houden. De heer Sevenhans heeft dat al gedaan. De internationale arbitrage leek even niet door te gaan. De heer Van Campenhout heeft daarover nog een vraag gesteld in de plenaire vergadering. Gelukkig is het wel gebeurd en is het groen licht er gekomen in de Nederlandse Tweede Kamer. Dat groen licht kan wat gerelativeerd worden door die motie. De vraag is: welke waarde wij aan die motie moeten hechten?

Daarom, mijnheer de minister, heb ik een aantal concrete vragen voor u. Welke waarde hecht u aan die motie? Aan de ene kant heeft uw Vlaamse collega ze al geminimaliseerd.

Als wij moeten voldoen aan de voorwaarden, opgesomd in de motie, is er een bedrag van 0,5 miljard euro mee gemeoid. Ik denk dat de IJzeren Rijn dan niet veel kans meer maakt om de eerste 10 jaar nog te worden gerealiseerd. Hoe ziet de minister deze voorwaarden op Europees niveau? De IJzeren Rijn behoort tot het Trans-Europese netwerk van goederenspoorlijnen. Door de voorwaarden van de Nederlandse Tweede Kamer boycot één land een element uit het netwerk. Kan men terzake stappen ondernemen, bijvoorbeeld in het Europese netwerk?

Of het project met de voorwaarde van 0,5 miljoen euro zal worden gerealiseerd is een retorische vraag, denk ik, maar hoe ziet de minister dit project evalueren? De heer Sevenhans verwees reeds naar de jaartallen die door de heren Stevaert en Verhofstadt werden genoemd in 1999. Hoe ver staat het project in de investeringsplannen van de NMBS? In de pers werd ook verwezen naar het alternatief dat de Nederlanders naar voren schuiven via Genk en Sittard. Wordt dat alternatief ook door België in overweging genomen? Het lijkt erop dat alles hier aan alles wordt gekoppeld. Misschien hebt u voor het volgende niet onmiddellijk een pasklaar antwoord, want het kwam niet voor in mijn schriftelijk ingediende vraag. Nederland is meer vragende partij van lijn 11, die ook voor de haven van Antwerpen belangrijk is. Wat is de stand van zaken daar? Kan het ene aan het andere worden gekoppeld?

09.03 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vraag die ik eind november indiende was tweeledig. Een eerste vraag ging over de waarde van de motie waarover in de

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): L'arbitrage international s'est fait attendre, mais la seconde Chambre néerlandaise a finalement donné son feu vert. Quelle valeur le ministre accorderait-il à la motion? Sa collègue flamande l'a déjà relativisée. Si nous devons satisfaire aux conditions, les coûts s'élèveront à 500 millions d'euros. Dans ce cas, le Rhin de fer ne sera pas réalisé avant dix ans.

Les Pays-Bas boycottent une partie du Réseau transeuropéen du transport ferroviaire de marchandises en imposant des conditions. Des mesures peuvent-elles être prises au niveau européen? Où le projet se situe-t-il dans les plans d'investissement de la SNCB? La Belgique envisage-t-elle la solution de rechange par Genk et Sittard? Et qu'en est-il de la ligne 11 qui revêt également de l'importance pour le port d'Anvers et qui est privilégiée par les Néerlandais? Les deux dossiers peuvent-ils être liés?

09.03 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Je souhaitais interroger le ministre sur la valeur de la motion adoptée

Tweede Kamer in Nederland was gestemd. In mijn tweede vraag vroeg ik of Nederland dit dossier zou kunnen koppelen aan de Schelde-uitdieping. Ik denk dat die vraag op dit moment relevanter is. Intussen is immers gebleken dat de Nederlandse Ministerraad de Schelde-uitdieping zeer nadrukkelijk niet agendeert. Of de federale of de Vlaamse regering dat nu graag wil of niet, maar het lijkt erop dat de twee dossiers aan elkaar zullen worden gekoppeld. Wat zal de Belgische regering doen om het dossier van de IJzeren Rijn alsnog op de sporen te krijgen?

09.04 André Frédéric (PS): Monsieur le ministre, avec une vision quelque peu différente du problème qui nous est soumis, j'ai déposé ma question en réaction à la décision de la deuxième Chambre néerlandaise de marquer son accord de principe sur la réouverture de l'IJzeren Rijn.

Je rappelle que pour l'instant le transport de marchandises entre le port d'Anvers et le bassin de la Ruhr en Allemagne se fait via la ligne 24 qui passe par la gare de Montzen dans l'arrondissement de Verviers. Quoi qu'on en dise, j'émets un certain nombre de craintes et de réserves quant aux conséquences que pourrait avoir la réactivation de cet IJzeren Rijn sur la gare de Montzen et les 206 personnes qui y travaillent.

La croissance de cette gare est permanente: il y a une évolution du trafic d'à peu près 25% sur les dix dernières années. Mais, effectivement, à l'heure actuelle, en fonction des chiffres dont je dispose, la ligne 24, par laquelle ces marchandises sont transportées, n'est utilisée qu'à peu près à la moitié de sa capacité.

En ce qui concerne l'IJzeren Rijn, je n'ai pas d'opposition de principe mais il faudrait à tout le moins s'assurer que la ligne 24 puisse être utilisée de façon optimale, ce qui n'est pas encore le cas actuellement, bien que des investissements extrêmement importants aient été consentis. On a inauguré en grande pompe, il y a quelques semaines, le viaduc de Moresnet. Pour rappel, un montant de 25 millions d'euros a permis le passage de trains à une vitesse plus élevée et l'a rendu accessible aux convois de fort tonnage.

Il faut souligner que cette ligne 24 n'est pas complètement électrifiée. Le tronçon entre Montzen et Aachen West ne l'est pas, ce qui engendre un changement de locomotive et, par conséquent, une perte de temps pénalisante du point de vue concurrentiel. Il serait intéressant d'envisager l'électrification de la ligne 39 qui relie les lignes 24 et 37. Cette électrification se justifierait par la position stratégique de cette ligne qui peut servir de solution de rechange en cas de problème sur la 37. Il s'agit d'un investissement minime par rapport aux montants annoncés pour le Rhin d'acier.

Les autorités néerlandaises ont laissé le soin à la Cour d'arbitrage européenne de déterminer qui devra payer le coût de l'infrastructure sur son territoire. Compte tenu des contraintes environnementales, la remise en route de la ligne devrait coûter 500 millions d'euros.

- La SNCB a-t-elle prévu des travaux d'électrification sur les lignes 24

par la Deuxième Chambre des Pays-Bas, mais, entre-temps, le Conseil des ministres des Pays-Bas a décidé de ne pas inscrire l'approfondissement de l'Escaut à l'ordre du jour, ce qui est une donnée plus fondamentale. Il semble que les deux dossiers seront joints. Que va faire le gouvernement belge pour que le dossier du Rhin de fer se débloque?

09.04 André Frédéric (PS): De Tweede Nederlandse Kamer verklaarde zich principieel akkoord met de heropening van de IJzeren Rijn.

Op dit ogenblik gebeurt het goederenvervoer tussen Antwerpen en het Ruhrgebied langs lijn 24 via Montzen. Ik vrees de gevolgen van een reactivering van die IJzeren Rijn voor het station Montzen en zijn 206 werknemers.

Het station kent een aanhoudende groei: in de voorbije tien jaar nam het goederenvervoer met 25% toe. Ondanks de enorme investeringen wordt lijn 24 echter nog steeds slechts voor de helft van zijn capaciteit gebruikt. Dankzij een investering van 25 miljoen euro kunnen de treinen nu sneller doorrijden en kunnen treinen met een groot laadvermogen worden ingezet. Lijn 24 is echter niet volledig geëlektrificeerd: het baanvak tussen Montzen en Aken-West is dat niet, zodat een tweede locomotief moet worden ingezet, wat tijdverlies meebrengt. In dat verband kan de elektrificatie van lijn 39, die de lijnen 24 en 37 verbindt, worden overwogen. Die lijn is strategisch gelegen en kan als wisseloplossing worden gebruikt wanneer zich een probleem voordoet op lijn 37. Bovendien is de investering in vergelijking met die in de IJzeren Rijn verwaarloosbaar.

De Nederlandse overheid heeft het Europese Hof van Arbitrage

et 39?

- Compte tenu de l'endettement de la SNCB, estimez-vous opportun d'investir des sommes considérables dans une ligne située à l'étranger?

- En cas de réactivation du Rhin d'acier, quel sort sera réservé à la gare de Montzen et aux 206 personnes occupées sur le site?

gevraagd te beslissen wie voor de infrastructuurkosten moet opdraaien. De heringebruikname van de lijn zou 500 miljoen euro kosten.

Plant de NMBS elektrificatiewerkzaamheden op de lijnen 24 en 39? Is het, in het licht van de schuldenlast van de Belgische spoorwegen, een goed idee zoveel geld in een buitenlandse lijn te pompen? Wat gebeurt er met het station Montzen en met zijn werknemers wanneer de IJzeren Rijn opnieuw in gebruik wordt genomen?

09.05 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik wijs erop dat de beslissing van de Tweede Kamer, die in januari nog moet gevolgd worden door de Eerste Kamer, met name de goedkeuring van het Arbitrageverdrag, op zich een stap vooruit is.

Het permanente Hof van Arbitrage in Den Haag zal zich moeten uitspreken over de rechten en plichten van België en Nederland, zowel qua gebruik, herstel als qua modernisering van de spoorlijn. België gaat ervan uit dat deze openstelling een gevolg is van het Verdrag van 1831 of 1876. Er was ook de vraag of bijkomende maatregelen mogen worden opgelegd. Het Hof zal moeten bepalen wie wat betaalt.

Er ontstond commotie over de zogenaamde bijkomende voorwaarden. Dat is onbegrijpelijk en alleszins vreemd. De voorwaarden werden immers al een tijdje geleden vastgelegd in het ontwerp. Dat is niet merkwaardig, maar plots maakt men er een drama van. Het project dat voorgelegd is aan het Arbitragehof omvat de twee zogenaamd bijkomende werken. Er is dus niet veel nieuws onder de zon.

Als het Arbitragehof beslist dat die werken moeten worden uitgevoerd, dan wordt meteen bepaald wie zulks betaalt. Wij gaan ervan uit dat Nederland het betaalt. Als dat anders is, dan zullen wij de zaak uiteraard eens goed moeten bestuderen. Dat wisten wij echter vooraf.

De uitspraak is bindend voor beide landen. Zodra er een uitspraak is zullen België en Nederland zich erbij moeten neerleggen. Het enige wat kan gebeuren is dat op een bepaald moment de vragende partij, in casu België, meedeelt dat de kosten te verregaand zijn en dat hiertoe niet zal worden overgegaan. Ik herhaal evenwel dat de uitspraak bindend is. Als de uit te voeren werken en de kosten eraan verbonden voor Nederland en voor België worden meegedeeld, dan moeten wij ons daarbij neerleggen. Dat geldt voor beide partijen. Een internationaal verdrag heeft een grotere waarde dan een parlementaire motie. Dat betekent dat men dat verdrag moet naleven en dat men, als het verdrag bepaalt dat het Arbitragehof moet beslissen, die beslissing moet respecteren. Dat is evident. Men kan niet geven en nemen tegelijkertijd.

09.05 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La Seconde Chambre – et la Première Chambre doit encore lui emboîter le pas – a adopté la convention d'arbitrage. La Cour permanente d'arbitrage doit se prononcer sur les droits et obligations de la Belgique et des Pays-Bas en ce qui concerne la réparation et la maintenance des lignes ferroviaires. La Belgique considère que la remise en service découle des conventions de 1831 et de 1876. La Cour devra déterminer quels coûts seront prise en charge par quel pays. Les prétendues conditions supplémentaires ont toujours figuré dans le projet déposé à la Cour. Il s'agit de deux travaux qui selon nous devraient être à charge des Pays-Bas.

De **voorzitter**: (...)

09.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, dat is een andere manier. Men kan evenwel geen macht toekennen aan het Arbitragehof, maar de genomen beslissing niet respecteren. Nogmaals, inhoudelijk is er geen grote wijziging gebeurd.

Wij moeten daar als Belgen ook niet zo verschrikkelijk over doen, om eerlijk te zijn. De zogevraagde tweede toegang tot Antwerpen is er alleen gekomen, in theorie, nadat men in een tunnel onder een natuurgebied en massa's andere begeleidende maatregelen had voorzien. Overigens is de uitvoering ervan zeer dubieus, al was het maar omdat de geplande lengte van de tunnel niet noodzakelijk nog gevaarlijke goederen kan laten passeren. Wat betreft de Belgische situatie en de zogevraagde tweede toegang, zijn de opgelegde voorwaarden ook zeer streng.

Heel de regio rond Antwerpen, die normaal gezien toch sterk is geïnteresseerd in de ontwikkeling van de haven van Antwerpen, heeft massa's milieucompensaties afgedwongen. We moeten de Nederlanders dus niet te sterk met de vinger wijzen omdat ze veel vragen, want wij hebben net hetzelfde gevraagd. Daarover moet we heel eerlijk zijn.

Nogmaals, die vragen zitten ook in het ontwerp.

We wachten nu de uitspraak af. Wanneer het Arbitragehof kan beginnen, zal het ook vlug gedaan zijn aangezien de werkzaamheden daar zijn voorbereid en het Arbitragehof zich dus heel vlug zal kunnen uitspreken.

We doen daar dus gewoon mee verder. We wachten de uitspraak van het Arbitragehof af. Na de uitspraak zal ik een zeer duidelijke stelling innemen. Het heeft ook geen zin een zeer duidelijke stelling in de ene of andere richting in te nemen als men niet weet waarover men spreekt. U weet dat zoiets niet mijn gewoonte is.

En ce qui concerne l'intervention de M. Frédéric, selon toutes les estimations, il est clair que si nous ne faisons rien et même après certaines améliorations, en 2015 – ce n'est pas si lointain –, la ligne sera saturée. Cela pose un énorme problème pour la SNCB ainsi que pour le port d'Anvers. Personne n'est gagnant dans ce cas de figure. Il n'y aura plus de croissance possible.

L'électrification de la ligne est prévue dans le plan d'entreprise 2003-2007. La SNCB a décidé d'électrifier le tronçon Montzen/frontière allemande - ligne 24 - et d'acquérir des locomotives aptes à circuler en Allemagne. Les travaux d'électrification devraient être terminés fin 2007 pour permettre une exploitation en traction électrique de cet axe au changement horaire du 15 décembre 2007.

En plus de l'itinéraire privilégié via la ligne 24, la SNCB souhaite garder un itinéraire secondaire via la ligne 39 pour éviter le tête-à-queue à Aachen-Ouest. Le projet d'électrification de la ligne 39 est en cours d'approbation.

S'il devait se passer quelque chose au niveau de l'emploi à Montzen – mais je ne le pense pas car il y aura de plus en plus de trafic –, ce

09.06 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Si la Cour en décide autrement, nous allons devoir reconsidérer les différents éléments. La décision est contraignante pour les deux pays mais le demandeur peut décider de ne pas exécuter les travaux s'ils s'avèrent trop onéreux. Un traité international prime une motion parlementaire. Du reste, la province d'Anvers a obtenu toute une série de compensations environnementales pour le deuxième désenclavement. Les Néerlandais ne sont donc pas les seuls à faire des difficultés. La décision de la Cour devrait tomber très vite car la préparation a déjà eu lieu. J'adopterai une position claire après la décision.

Ik antwoord nu op de vragen van de heer Frédéric. Indien we niets doen, zitten we tegen 2015 met een capaciteitsprobleem, wat zowel voor de NMBS als voor de Antwerpse haven nefast is. De elektrificatie van de lijn is opgenomen in het bedrijfsplan 2003-2007 en zou eind 2007 rond moeten zijn, zodat elektrische tractie mogelijk wordt. Voorts besliste de NMBS locomotieven aan te kopen die op de Duitse spoorwegen kunnen worden gebruikt.

De NMBS wil ook een bijkomend traject behouden via lijn 39. De goedkeuringsprocedure inzake de elektrificatie van die lijn is aan de gang.

serait à cause d'une diminution des locomotives. La diminution du personnel chargé des opérations au train est indépendante de l'électrification le long du tronçon frontière/Montzen et du passage au Rhin d'acier. C'est surtout le nouveau mode de gestion avec locomotive unique qui pourrait avoir un effet sur l'emploi.

De werkgelegenheid in Montzen hangt in hoofdzaak af van de nieuwe werkwijze waarbij een enkele locomotief wordt ingezet. Anderzijds zal meer gebruik worden gemaakt van die lijn.

09.07 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Dank u voor het antwoord, mijnheer de minister.

De uitspraak van het Arbitragehof zal er inderdaad vrij vlug komen. In het kader van het Benelux-parlement heeft de fractieleider van de PvdA, de partij die het meest tegen was, aangekondigd dat zijn partij het zou goedkeuren. Hij zou van de gelegenheid ook gebruikmaken om een aantal onvriendelijke uitspraken te nuanceren. Blijkbaar tillen zij er zwaarder aan dan wij. Die uitspraken waren allesbehalve netjes. Ze zullen het zelf rechtzetten in de Eerste Kamer. Dat is toch ook een positief punt voor de Nederlanders. Als het positief is, moeten we het ook zeggen.

09.07 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): La Cour pourra en effet très vite se prononcer. Le chef du groupe PvdA a annoncé qu'elle accepterait la décision. Je dois contredire le ministre en ce qui concerne les conditions environnementales du deuxième désenclavement. Nous paierons nous-mêmes toutes ces mesures. En revanche, les Néerlandais tentent de nous faire payer les mesures environnementales aux Pays-Bas.

Ik heb uw antwoord gehoord, maar ik zou u toch op één punt willen tegenspreken. Wanneer u spreekt over een aantal milieuvoorwaarden voor de tweede spoorontsluiting – en u bedoelde wellicht die in Schoten – en wij daar bepaalde maatregelen nemen voor onszelf, dan is dat uiteraard op onze kosten. Doch, de Nederlanders stellen nu een aantal maatregelen op op onze kosten. Dat is wel een essentieel verschil.

(...): (...)

09.08 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Ik hoop uiteraard van niet, want als het inderdaad wel zo is, dan hebt u gelijk en moeten we ons serieus bezinnen, omdat er dan wel een ernstig financieel probleem rijst. Hoever zullen we daar dan in gaan?

09.08 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Le Rhin de fer est englobé dans les réseaux trans-européens mais la date de 2010 est annoncée. J'espère que la SNCB dispose de suffisamment de moyens pour faire en sorte que des trains roulent à nouveau dans les six mois de la décision finale.

Collega Van den Bergh heeft er al naar verwezen dat de IJzeren Rijn in de trans-Europese netwerken is opgenomen, met de investeringen die wij zullen doen. Er is daar nog altijd sprake van de datum 2010. Dat is nog zes jaar later. Blijkbaar hebben wij er altijd rekening mee gehouden dat het zo lang zou duren. Er is uiteraard ook een internationaal akkoord geweest, want in 2010 is niet toevallig de Betuwelijn al af. Ik denk dat we inderdaad snel moeten kunnen werken. Vanaf het voorjaar zullen we weten of de NMBS voldoende middelen zal kunnen vrijmaken om die zaak echt te versnellen. Nu de heer Schouppe, een kenner toch, weg is, blijkt dat de IJzeren Rijn op zes maanden tijd gereactiveerd zou kunnen worden op het moment dat het akkoord er is. Het is een kwestie van het vrijmaken van een aantal budgetten. Ik hoop dat we nadat de laatste stap is gedaan – en dat zal wellicht in het voorjaar zijn –, inderdaad binnen de zes maanden, zoals onze eerste minister heeft gezegd, treinen laten rijden.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat dat laatste betreft, dat klopt natuurlijk. Men kan op zes maanden tijd, mits een paar kleine aanpassingswerken, tien tot vijftien treinen per dag laten rijden. Dat is destijds ook zo verkondigd.

09.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Moyennant quelques travaux d'aménagement, de dix à quinze trains pourront en effet circuler dans les six mois. Le

Wat het antwoord van de minister betreft, hij blijft opvallend vriendelijk voor de Nederlanders. Misschien is dat ook wel een goede manier van handelen.

ministre fait preuve d'une grande affabilité à l'égard des Néerlandais.

09.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: U moet nu een persbericht "Minister Vande Lanotte ongelooflijk vriendelijk voor de Nederlanders" naar Nederland sturen.

09.11 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dat is misschien een goed idee.

Misschien kunnen we op die manier toch nog tot een goede oplossing komen, want het hoeft niet gezegd te worden: de sfeer in de Nederlandse Tweede Kamer bij de bespreking van dit onderwerp was zeer anti-Belgisch, tot over het randje volgens mij.

09.11 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La Deuxième Chambre s'est montrée très anti-Belges.

09.12 Minister **Johan Vande Lanotte**: Maar of dat met mij iets te maken had dan wel met de Tweede Kamer...

09.13 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dat laat ik in het midden.

Ik begrijp uit uw antwoord dat u zich aansluit bij uw Vlaamse collega Peeters in de stelling dat het verdrag boven de Nederlandse motie staat en dat de motie op zich niet zo veel terzake doet.

09.13 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je me félicite de ce que le ministre soit sur la même longueur d'onde que son collègue flamand, M. Peeters. Un traité prime une motion. La motion ne revêt donc pas une grande importance.

09.14 Minister **Johan Vande Lanotte**: (...).

09.15 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Zo heb ik het ook begrepen.

Uw vergelijking met de tweede spoorontsluiting vind ik een beetje ongelukkig, omdat we bij de IJzeren Rijn toch spreken over een bestaande infrastructuur, terwijl de tweede spoorontsluiting in bepaalde gebieden toch wel een bijzonder zware impact op de woonomgeving heeft of zou kunnen hebben.

09.15 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La comparaison que le ministre établit avec le deuxième désenclavement me paraît quelque peu malheureuse.

09.16 Minister **Johan Vande Lanotte**: ... De geschiedenis heeft haar rechten. De Belgische Spoorwegen hebben de IJzeren Rijn gesloten en niet de Nederlanders, omdat het niet meer nodig was.

09.16 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La vérité historique a ses droits: ce sont les chemins de fer belges qui ont jadis fermé le Rhin de fer.

09.17 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Zonder hier een communautair spel te willen spelen, wil ik toch even reageren op de opmerking van de heer Frédéric over Montzen. Ik denk dat men zich in Montzen niet bedreigd moet voelen door een eventuele komst van de IJzeren Rijn. We spreken hier over een dertigtal treinen per dag in 2015. Later zouden dat er eventueel meer kunnen zijn, maar er zullen zeker nooit honderden treinen Montzen passeren. Als men bovendien alle mobiliteitsprognoses ziet, dan kan men niet anders dan daaruit afleiden dat er extra infrastructuur nodig zal zijn om alle transport weg te krijgen uit ons nu al door verkeer zwaar geteisterde land.

09.17 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Les habitants de Montzen ne doivent pas se sentir menacés. Selon toutes les prévisions en matière de mobilité, nous aurons grandement besoin de l'infrastructure complémentaire.

09.18 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): Het antwoord is duidelijk. Ik heb een kleine, bijkomende vraag. Weet men al wanneer de Nederlandse Eerste Kamer hierover vergadert?

09.18 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): Quand la Première Chambre examinera-t-elle le traité?

09.19 Minister **Johan Vande Lanotte**: Half januari. Het gaat hier over een schriftelijke procedure die wij niet kennen. Het wordt verzonden naar de Eerste Kamer. Dat is te vergelijken met ons evocatierecht.

09.19 **Johan Vande Lanotte**, ministre: En janvier.

09.20 **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, ma réplique sera très brève.

09.20 **André Frédéric** (PS): Ik spreek mijn tevredenheid uit over de elektrificatie van de lijnen 24 en 39. Ik hoop dat ik even optimistisch over het behoud van de werkgelegenheid in Montzen zal kunnen zijn als mijn collega's. Ik wacht tot slot met belangstelling op het arrest van het Arbitragehof.

Monsieur le ministre, j'ai bien écouté votre réponse. Je me réjouis de vous entendre confirmer que l'électrification de la ligne 24 sera terminée en 2007 et que celle de la ligne 39 est en cours d'approbation. J'espère pouvoir partager l'optimisme des collègues qui se sont exprimés à l'égard du maintien de l'emploi à la gare de Montzen. Je serai particulièrement attentif à l'avis qui sera rendu par la Cour d'arbitrage.

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

De **voorzitter**: Collega's, de minister moet om 16.00 uur onze commissievergadering verlaten. Dit betekent dat niet alle collega's nog aan het woord zullen kunnen komen.

09.21 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, indien de minister mij het schriftelijk antwoord bezorgt op vraag nr. 4596 ben ik bereid deze vraag om te zetten in een schriftelijke vraag.

09.22 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik ben bereid het schriftelijk antwoord aan de heer Verherstraeten te overhandigen.

10 **Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Landen". (nr. 4517)**

10 **Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Landen". (n° 4517)**

10.01 **Carl Devlies** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het treinstation van Landen blijft een van de belangrijke stations van België. Het bezet de negenenveertigste plaats op vijfhonderd drieënzestig stations volgens de rangschikking voor het jaar 2003. Gemiddeld stappen er dagelijks meer dan tweeduizend zeshonderd reizigers op. Ik wijs ook op het belang van het station van Landen bij de ontsluiting van Zuid-West-Limburg en Haspengouw. Het is mijn inziens een station dat over een zeer ruim toekomstpotentieel beschikt.

10.01 **Carl Devlies** (CD&V): La gare de Landen est l'une des gares importantes du pays. Quotidiennement, plus de 2.600 personnes y prennent le train et 1.000 véhicules sont garés chaque jour dans de très mauvaises conditions sur le terrain appartenant à la SNCB. Quels sont les projets pour l'avenir de cette gare, du parking et des environs?

Er doet zich een aantal problemen voor, onder meer met betrekking tot het parkeren van wagens. Er staan dagelijks ongeveer duizend wagens geparkeerd aan het station. Die wagens staan geparkeerd in zeer slechte omstandigheden. Zij staan wel geparkeerd op terreinen die eigendom zijn van de NMBS.

Mijnheer de minister, gelet op uw recente verklaringen, had ik van u graag het volgende vernomen.

Wat zijn de plannen voor het station van Landen?

Bestaan er plannen om die gronden te verkopen?

Hoe ziet de NMBS de ontwikkeling van de stationsomgeving van Landen?

Het moet worden gezegd dat er de jongste jaren heel weinig gebeurd is in en rondom het station van Landen.

Welke zijn dus de concrete plannen van de NMBS voor het station van Landen en voor de omgeving, met het oog op het parkeren?

10.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Devlies, ik deel uw bekommernis. Ik denk dat u een belangrijk element aanhaalt.

Het is een typisch voorbeeld van wat wij zouden moeten proberen te doen in verband met parkings. U weet dat in Landen de parkingsituatie nogal chaotisch is, om het zo te zeggen. Het is geen goed voorbeeld van hoe de NMBS zijn parkingbeleid voor zichzelf probeert te winnen.

Tussen het stadsbestuur, het Vlaams Gewest, de Lijn en de NMBS is er een samenwerkingsovereenkomst ondertekend om een studie voor het ontwerp ter herinrichting van de stationsomgeving op te stellen. De NMBS heeft voor die studieopdracht en vervolgens voor de aanleg van de pendelparking aan de noordzijde budgetten vrijgemaakt. De stad Landen zal eind dit jaar een Europese aanbestedingsprocedure voor de studie starten. Het studiebureau zal in het eerste kwartaal aangesteld worden. Daarmee kunnen we dan verdergaan. Dat proces is dus op gang gebracht.

Uit ervaring weet ik dat zulke proces altijd wat tijd kost. Dat gaat niet verschrikkelijk vlug. De NMBS, de Lijn en het Vlaams Gewest moeten akkoord gaan. In elk geval, het is de bedoeling dat wij daarmee kunnen voortgaan.

10.03 **Carl Devlies** (CD&V): Mijnheer de minister, ik had graag wat meer informatie over die budgetten. Zijn dat alleen budgetten voor de studie, of gaat dat verder, voor de ontwikkeling...?

10.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: In de globaliteit van het budget komt er een hoofdstuk "diverse" voor. Dat budget werd twee weken geleden goedgekeurd. Het Overlegcomité heeft daar "diverse" op gezet. Ik weet niet om welk bedrag het gaat. Ik dacht aan 40 miljoen euro, maar dat is misschien wel veel voor de komende drie jaar. Een deel daarvan, verder niet gespecificeerd, gaat naar de parkings. Er is dus ruimte voor de aanleg van een aantal parkings in de komende drie jaar.

10.05 **Carl Devlies** (CD&V): Worden die parkings dan op kosten van de NMBS aangelegd?

10.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Voor een deel. De NMBS zit daarin, maar ook de Lijn en het Vlaams Gewest. Zulke kosten worden altijd gedeeld. Maar dat is dus wel in het budget opgenomen.

10.07 **Carl Devlies** (CD&V): Hoe zit het met de verkoop van de terreinen die gelegen zijn langs de Raadhovestraat en de Pepijnstraat?

10.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il s'agit de l'exemple type de ce que la SNCB devrait s'efforcer de mettre en oeuvre partout pour ses parkings. Un accord de collaboration a été conclu entre l'administration communale, De Lijn, la Région flamande et la SNCB pour le réaménagement du quartier de la gare. La SNCB a libéré des fonds pour l'étude et l'aménagement du parking pour les navetteurs du côté nord de la gare. La ville de Landen lance la procédure d'adjudication européenne pour l'étude. Le bureau d'étude sera désigné au cours du premier trimestre 2005.

10.03 **Carl Devlies** (CD&V): Une marge budgétaire est-elle prévue uniquement pour l'étude?

10.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le budget prévoit un poste 'divers' élevé pour les trois années à venir. La somme de 40 millions d'euros servira en partie à l'aménagement de parkings. Le coût de ces parkings est supporté conjointement par De Lijn, la SNCB et la Région flamande.

10.07 **Carl Devlies** (CD&V): Les terrains situés entre la Raadhovestraat et la Pepijnstraat

sont-ils vendus?

10.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Die verkoop gaat niet door. Die zitten daar niet bij.

10.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Non, cette vente ne sera pas réalisée.

10.09 **Carl Devlies** (CD&V): Die verkoop gaat niet door?

10.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: Oorspronkelijk was gepland om die ook naar het VIF over te hevelen, maar aangezien die overheveling tot gevolg zou hebben dat deze parking niet mogelijk is, is dat plan niet in overweging genomen. Alvorens het koninklijk besluit inzake de overheveling op te stellen, hebben we een screening uitgevoerd van de verschillende projecten. Dat zit daar niet in. We hebben zorgzaam gewerkt.

10.10 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Après l'examen des différents projets, celui-ci a été abandonné.

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

11 **Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkings rond treinstations". (nr. 4536)**

11 **Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings aux alentours des gares". (n° 4536)**

11.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over fietsenstallingen. Er bestond een concessie voor bewaakte fietsenstallingen rond zeven grote stations. Uit een parlementaire vraag voor het reces begreep ik dat naar een oplossing werd gezocht na het faillissement van de firma die de concessie had. Er waren contacten met een andere firma. Deze firma zou ook extra diensten kunnen leveren aan de reizigers.

11.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Ma question a trait à la concession d'emplacements gardés pour vélos autour de sept grandes gares. Une solution a été recherchée à la suite de la faillite du concessionnaire. Qu'en est-il?

Mijnheer de minister, is er al een akkoord tussen de NMBS en de firma waarvan sprake? Zo neen, wat is de stand van zaken? Hoe worden de stallingen momenteel beheerd of onderhouden, als er nog stallingen beschikbaar zijn? Zal de firma, als zij deze opdracht krijgt, extra publiciteit terzake voeren?

11.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, het probleem is dat de besprekingen nog altijd niet rond zijn. Wij hadden liever gehad dat dit eerder zou zijn gebeurd, maar er is nog geen definitief akkoord.

11.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Les discussions n'étant pas terminées, aucun accord n'a encore été conclu. Les emplacements gardés pour vélos sont toujours accessibles aux voyageurs qui disposent d'un badge. Pour des raisons techniques, il n'est pas possible de confectionner de nouveaux badges. Des informations précises seront données lorsqu'un accord sera conclu.

De bewaakte fietsenstallingen staan open voor de gebruikers. Houders van een parkeerbadge kunnen nog gebruikmaken van het beveiligingssysteem. Nieuwe badges kunnen wij niet meer maken omdat wij niet over de technische mogelijkheden beschikken. In geval van een technisch mankement wordt er een ad-hoc-oplossing gezocht. Dat is natuurlijk niet goed. Als wij een akkoord bereiken, zullen de reizigers via de media de nodige informatie krijgen. Wij zullen daarover publiciteit maken. In tegenstelling tot wat wij hadden verwacht duurt het iets langer om een akkoord te bereiken. It takes two to tango. Als er een verschil in visie is, kan het even duren.

11.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, hebt u enig idee van de timing?

11.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Quels sont les délais?

11.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Liefst zo vlug mogelijk, maar ik

11.04 **Johan Vande Lanotte**,

weet het eigenlijk niet. Ik kan daar niets over zeggen.

ministre: Je n'ose pas me prononcer à ce sujet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de triage de Monceau-sur-Sambre". (n° 4595)

12 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre". (nr. 4595)

12.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, dans le cadre du développement de la division fret "B-Cargo" de la SNCB et de sa nouvelle appellation "New Cargo" à partir du 1^{er} janvier 2005, j'ai une question à vous poser. J'ai déjà eu l'occasion de vous interroger précédemment afin d'obtenir des précisions et des confirmations d'investissement. En effet, la SNCB a prévu, dans son plan d'investissement, la mise en travaux des freins de voies de la gare de triage de Monceau-sur-Sambre pour 2005.

B-Cargo a témoigné de sa volonté de se spécialiser dans trois domaines: opérateur régional, manager de corridors et spécialiste de segment. En ce qui concerne le management des corridors, trois sont ciblés, à savoir: Anvers-Athus-Meuse-Italie, Anvers-Montzen-Allemagne et Anvers-France. Chaque corridor potentialise un fret d'une dizaine de millions de tonnes par an.

C'est au niveau de l'exploitation du corridor Anvers-France que la gare de triage de Monceau-sur-Sambre pourrait jouer un rôle déterminant, dans la mesure où B-Cargo entend optimiser la production de transport et les ressources fret, contrôler la chaîne de production de transport et augmenter la qualité du service offert.

Monsieur le vice-premier ministre, pourriez-vous me dire si le développement de la gare de triage de Monceau-sur-Sambre figure toujours dans les priorités du développement de B-Cargo? Il s'agit de l'optimisation et de l'électronisation des travaux de freins de voies qui, au départ, étaient programmées pour 2005. Un calendrier des travaux a-t-il été finalisé?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Massin, lors de la mise en place de son plan de transport "Plan top" en 1986, la direction "Marchandises" avait pris clairement l'option de maintenir, à terme, deux grandes gares de triage, Monceau et Anvers.

Le nouveau plan de transport, entré en vigueur à la mi-décembre 2004, ne modifie en rien cette logique de regroupement progressif des activités de triage dans de grandes installations bien équipées et

12.01 Eric Massin (PS): In het kader van de ontwikkeling van de afdeling vrachtwervoer "B-Cargo" van de NMBS, die meteen ook omgedoopt wordt in "New Cargo", voorziet het investeringsplan van de NMBS in de modernisering van de spoorremmen in het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre. Dat moet in 2005 gebeuren.

B-Cargo wil zich specialiseren in drie segmenten, waaronder het beheer van de spoorcorridors, meer bepaald Antwerpen-Athus-Meuse-Italië, Antwerpen-Montzen-Duitsland en Antwerpen-Frankrijk.

In het kader van de exploitatie van de corridor Antwerpen-Frankrijk zou het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre een sleutelrol kunnen spelen, want B-Cargo wil het vrachtwervoer optimaliseren, meer vracht aantrekken, de productieketen controleren en de dienstverlening verbeteren.

Maken de voor 2005 geplande optimalisering en elektronische bediening van de spoorremmen nog altijd deel uit van de prioriteiten voor de ontwikkeling van B-Cargo? Werd een tijdpad uitgesteld voor de werken?

12.02 Minister Johan Vande Lanotte: In het in 1986 ingevoerde "Top Plan" werd duidelijk gekozen voor het behoud van de twee grote rangeerstations, namelijk Monceau en Antwerpen.

Met de inwerkingtreding van het nieuwe vervoerplan in december

modernes. Le rôle dévolu antérieurement à la gare de triage de Monceau est donc confirmé.

Le plan d'investissement prévoit la modernisation des freins de voies de Monceau entre 2005 et 2007 pour un montant estimé à 16 millions d'euros. Une toute petite partie, 300 000€, est prévue en 2005; cela a été approuvé le 1^{er} décembre dernier. Les travaux auront donc lieu principalement en 2006 et 2007.

2004 verandert er niets aan de hergroepering van de rangeeractiviteiten in moderne voorzieningen.

De modernisering van de spoorremmen in Monceau is gepland tussen 2005 en 2007, en zal naar schatting 16 miljoen euro kosten. Op 1 december jongstleden werd het groene licht gegeven voor een eerste fase van de werken, met een kostenplaatje van 300.000 euro. Het gros van de werken zal in 2006 en 2007 plaatsvinden.

12.03 Eric Massin (PS): Je remercie le ministre de confirmer la réalisation des travaux à la gare de Monceau et le fait que la transformation en New Cargo ne modifie en rien cette programmation.

12.03 Eric Massin (PS): Ik dank u dat u bevestigt dat de werken aan het station van Monceau worden uitgevoerd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mevrouw Meeus wacht reeds lang om haar vraag over de infrastructuur voor fietsers aan het station van Temse te stellen.

Ik stel vast dat mevrouw Burgeon ook nog een vraag had ingediend. Ik probeer te redden wat er te redden valt. Ik stel voor dat mevrouw Burgeon de laatste vraag stelt.

13 Vraag van mevrouw Ingrid Meeus aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de infrastructuur voor fietsers aan het station van Temse". (nr. 4629)

13 Question de Mme Ingrid Meeus au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'infrastructure pour les cyclistes à la gare de Tamise". (n° 4629)

13.01 Ingrid Meeus (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een aantal antwoorden van de NMBS ontvangen.

Ik schets kort waarover het gaat. Mijn gemeente en ook andere gemeenten hebben een betalende fietsenstalling die 72 euro per jaar kost. Voor vele ouders met schoolgaande kinderen is dat echt te veel. Ouders met drie kinderen moeten 216 euro betalen voor een fietsenstalling. Ik reken nog niet de schoolgelden en het abonnement. Gevolg is dat vele ouders hun kinderen niet langer de fiets laten gebruiken, ook omwille van het vandalisme en de diefstal van fietsen, maar ze zelf met de wagen naar het station brengen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Mijnheer de minister, kunt u er bij de NMBS op aandringen dat trouwe klanten, klanten met een abonnement, gratis gebruik kunnen maken van de bewaakte fietsenstalling?

13.01 Ingrid Meeus (VLD): Les emplacements pour vélos de la gare de Tamise coûtent actuellement 72 euros par an, ce qui semble trop élevé pour les ménages avec enfants. Il y a par ailleurs beaucoup de vandalisme, de sorte que de plus en plus de parents préfèrent conduire leurs enfants à la gare en voiture, ce qui ne saurait être l'objectif poursuivi. Le ministre peut-il intervenir auprès de la SNCB pour obtenir qu'elle mette les emplacements gratuitement à la disposition des abonnés?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Meeus, het antwoord is dubbel. Elk initiatief kost geld. Ik vrees dat uw voorstel niet voor de nabije toekomst is. Indien men echter aandringt op gratis parking voor de wagens van de abonnees, dan kan men moeilijk verkopen dat de fietsenstalling betalend is. Dit

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Pour ses usagers, la SNCB envisage la gratuité des parkings pour voitures. Les emplacements pour bicyclettes

betekent echter nog niet dat die gratis fietsenstalling voor morgen is. Ik herhaal echter dat het niet logisch is dat fietsers voor de stalling moeten betalen terwijl abonnees hun wagen gratis mogen parkeren op de parking. Ik beloof geen snelle oplossing. Het zal zijn tijd wel duren vooraleer er grote vooruitgang wordt geboekt. Het lijkt me echter wel logisch.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le suivi du financement et de la réalisation du raccordement ferré de Garocentre par la SNCB" (n° 4649)

14 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de follow-up van de financiering en de aanleg van de spooraansluiting van Garocentre door de NMBS" (nr. 4649)

14.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, en juin dernier, vous avez parlé d'une étude ayant pour but d'établir la faisabilité technique et financière de ce projet. Vous m'aviez alors affirmé qu'une solution serait apportée quelques mois plus tard. Je vous rappelle qu'un développement de Magma Park Belgium pour un total de 205.530m² sur un espace de 480.000 m², par la société anglo-saxonne Gazeley, repose en grande partie sur ce raccordement ferré et sur l'interface eau-fer-route projetée à Garocentre. Selon toute probabilité, à lui seul, le développement de Magma Park devrait contribuer à la création d'un millier d'emplois sur site dans une région qui en a bien besoin.

Le ministre wallon du Logement, des Transports et du Développement territorial, André Antoine, semble maintenant lier la mise en œuvre de ce dossier à la décision du gouvernement fédéral de réaliser une partie des investissements jugés prioritaires par les Régions en recourant à un partenariat public-privé.

Six mois ont passé. Où en est-on dans l'étude de faisabilité technique et financière du raccordement ferré à Garocentre? Existe-t-il une volonté réelle de la part de la SNCB de voir aboutir ce dossier dans un délai raisonnable ou est-ce un nouveau monstre du Loch Ness comme c'est le cas pour la mise en place du RER dans la région du Centre? Si oui, quels obstacles reste-t-il à lever?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Les relevés topographiques que l'on devait d'abord réaliser viennent d'être achevés. Les informations ainsi récoltées sont nécessaires pour réaliser les études de tracé, études qui pourront débuter en 2005. Depuis l'approbation du plan d'investissement 2004-2007, un problème imprévu est apparu avec Garocentre. Cependant, grâce à ce qui a été décidé pour les financements alternatifs, les moyens nécessaires au financement de Garocentre devraient pouvoir s'intégrer dans le plan d'investissement. Grâce à ce qu'on a fait pour les autres, cela devrait être possible. Il ne s'agit donc pas d'un nouveau monstre du Loch Ness mais plutôt d'un projet réalisable.

devront alors également être gratuits. Il faudra toutefois encore quelque temps avant que le dossier progresse.

14.01 Colette Burgeon (PS): De ontwikkeling van het Magna Park Belgium hangt in grote mate af van de aansluiting op het spoorwegnet en het in Garocentre geplande knooppunt voor het spoor-, weg- en scheepsvervoer. De uitbouw van het Magna Park zou goed zijn voor duizend nieuwe banen in een streek waar de werkloosheid groot is. Waals minister André Antoine schijnt de uitvoering van het dossier te koppelen aan de beslissing van de federale regering om een deel van de door de Gewesten als prioritair aangemerkte investeringen voor haar rekening te nemen via een partnerschap tussen de publieke en de privé-sector.

Inmiddels zijn er zes maanden verstreken. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de technische en financiële haalbaarheidsstudie? Wil de NMBS dit dossier echt binnen een redelijke termijn tot een goed einde brengen?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte: De topografische metingen werden intussen afgewerkt. Er moesten studies uitgevoerd worden om de alternatieve scenario's te vergelijken. Sinds de goedkeuring van het investeringsplan 2004-2007 vormde Garocentre een probleem, want het project was wel nodig, maar niet

ingecalculeerd.

De nodige middelen om dit project te financieren zouden nu echter uitgetrokken moeten kunnen worden, waardoor het licht op groen gezet kan worden voor de realisering van dit project.

14.03 Colette Burgeon (PS): C'est Noël, on a donc bien fait de terminer l'année en posant cette question! J'espère que le père Noël passera le plus vite possible! Merci pour votre réponse, monsieur le ministre.

14.03 Colette Burgeon (PS): Hopelijk komt de kerstman zo snel mogelijk!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16.02 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.02 uur.