



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

06-07-2005

Après-midi

woensdag

06-07-2005

Namiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les récents problèmes au sein du Service de médiation pour les télécommunications" (n° 7681)	1	- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de recente problemen bij de Ombudsdienst voor telecomunicatie" (nr. 7681)	1
- M. Roel Deseyn au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "les tensions sociales au Service de médiation pour les télécommunications" (n° 7713)	1	- de heer Roel Deseyn aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de sociale onrust bij de Ombudsdienst voor Telecomunicatie" (nr. 7713)	1
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Roel Deseyn, Marc Verwilghen , ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Roel Deseyn, Marc Verwilghen , minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid	
Question de M. Melchior Wathelet au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le numéro d'urgence 112" (n° 7691)	3	Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het noodnummer 112" (nr. 7691)	3
<i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Marc Verwilghen , ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique		<i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Marc Verwilghen , minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid	
Question de M. Roel Deseyn au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'offre de télévision digitale de Belgacom" (n° 7736)	5	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het digitale televisieaanbod van Belgacom" (nr. 7736)	5
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Marc Verwilghen , ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Marc Verwilghen , minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid	
Question de M. Roel Deseyn au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le droit de passage facturé par la SNCB à certains opérateurs de télécommunications" (n° 7795)	6	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het doorgangsrecht aangerekend door de NMBS aan sommige telecomunicatieoperators" (nr. 7795)	6
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Marc Verwilghen , ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Marc Verwilghen , minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression de la gare région d'Arlon au bénéfice de la gare région de Namur" (n° 7541)	7	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van het regiostation van Aarlen ten gunste van het regiostation van Namen" (nr. 7541)	7
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le maintien de l'arrêt le Campinaire	7	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het behoud van de	7

à Farciennes" (n° 7546) <i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		stopplaats le Campinaire te Farciennes" (nr. 7546) <i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accès à l'ADSL en province de Luxembourg" (n° 7549) <i>Orateurs:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	9	Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toegang tot ADSL in de provincie Luxemburg" (nr. 7549) <i>Sprekers:</i> André Perpète, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	9
Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le mobilier destiné à l'accueil des usagers sur les quais des gares SNCB" (n° 7627) <i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	9	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reizigersaccommodatie op de perrons van de NMBS" (nr. 7627) <i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	9
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert de gares" (n° 7636) <i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	10	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overheveling van stations" (nr. 7636) <i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	10
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan stratégique de B-Cargo" (n° 7637) <i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	13	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het strategisch plan van B-Cargo" (nr. 7637) <i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	13
Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi sur "les abonnés de Belgacom bénéficiant du tarif social" (n° 7629) <i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	15	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de ministre van Werk over "de sociale abonnees bij Belgacom" (nr. 7629) <i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	15
Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bancs aménagés dans les abris sur les quais de gare" (n° 7685) <i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	16	Vraag van de mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de zitbanken in de wachthuisjes op de perrons" (nr. 7685) <i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	16
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente d'ABX Logistics Worldwide" (n° 7688) <i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	17	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van ABX Logistics Worldwide" (nr. 7688) <i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	17
Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises	18	Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en	18

publiques sur "les trains pour se rendre à la mer du Nord à partir du Sud du pays" (n° 7703)

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

Overheidsbedrijven over "de treinverbindingen tussen de Belgische kust en het zuiden van het land" (nr. 7703)

Sprekers: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la cabine EBP de Libramont" (n° 7704)

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

19 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het EBP-seinhuis van Libramont" (nr. 7704)

Sprekers: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les horaires de vacances de la SNCB" (n° 7715)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

20 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vakantiedienstregeling bij de NMBS" (nr. 7715)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le délabrement de la gare de Lodelinsart" (n° 7733)

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

22 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de slechte staat van het station van Lodelinsart" (nr. 7733)

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

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la recherche d'un partenaire pour La Poste" (n° 7744)

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

22 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de zoektocht naar een partner voor De Post" (nr. 7744)

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la concertation entre la SNCB et les associations de handicapés et de seniors" (n° 7753)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

23 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het overleg tussen de NMBS en gehandicapten- en seniorenverenigingen" (nr. 7753)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Questions jointes de

24 Samengevoegde vragen van 24

- André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'électrification des lignes 24 et 39." (n° 7759)

24 - de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de elektrificatie van de lijnen 24 en 39" (nr. 7759)

- de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'électrification de la ligne 24 (de la gare de Montzen à la frontière allemande)" (nr. 7771)

24 - de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de elektrificatie van lijn 24 (van het station van Montzen tot aan de Duitse grens)" (nr. 7771)

Orateurs: **André Frédéric, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du

Sprekers: **André Frédéric, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van

Budget et des Entreprises publiques

Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

MERCREDI 06 JUILLET 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 06 JULI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les récents problèmes au sein du Service de médiation pour les télécommunications" (n° 7681)

- M. Roel Deseyn au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "les tensions sociales au Service de médiation pour les télécommunications" (n° 7713)

01.01 Valérie De Bue (MR) : Le licenciement d'un membre du personnel du Service de médiation télécoms qui n'aurait pas traité un « quota » suffisant de plaintes a suscité, le 24 juin, une grève au sein de l'IBPT.

Le climat social au sein de ce service, dont 40 % du personnel est parti — que ce soit par licenciement ou par départ volontaire — semble particulièrement tendu.

Qu'un service médiation ne parvienne pas à régler ses problèmes en interne fait mauvaise impression sur les consommateurs ou opérateurs qui s'adressent à lui pour régler leurs litiges.

Quel a été le problème précis et en quoi consiste ce système de « quotas », sachant que le temps nécessaire peut varier en fonction de la plainte à traiter ?

01.02 Roel Deseyn (CD&V) : Le malaise est

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de recente problemen bij de Ombudsdienst voor telecomunicatie" (nr. 7681)

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de sociale onrust bij de Ombudsdienst voor Telecommunicatie" (nr. 7713)

01.01 Valérie De Bue (MR): Het ontslag van een personeelslid van de Ombudsdienst voor telecomunicatie dat niet het vooropgestelde aantal klachten zou hebben behandeld, mondde op 24 juni uit in een staking bij het BIPT.

Het sociaal klimaat in die dienst, waarvan 40 procent van het personeel is opgestapt – na een ontslag of vrijwillig – lijkt bijzonder gespannen.

Dat een ombudsdienst er niet in slaagt zijn problemen binnenskamers op te lossen maakt een slechte indruk op de gebruikers en de operatoren die zich met hun betwistingen tot die dienst wenden.

Wat was het probleem precies en waarin bestaat dat quotasysteem, wetend dat de tijd die nodig is voor de behandeling van een klacht met de aard van de klacht samenhangt?

01.02 Roel Deseyn (CD&V): De malaise bij de

grand au Service de médiation pour les télécommunications. Ces dernières années, la rotation du personnel atteint 40 %, dont 20 % de licenciements. L'on est dès lors en droit de s'interroger sur le fonctionnement de ce service.

Le ministre a-t-il fait procéder à une enquête sur les licenciements intervenus ces dernières années ? Peut-il fournir des précisions sur les motifs de la grève syndicale qui a eu lieu le 24 juin à l'IBPT ? Qui est en charge de la supervision des médiateurs ? Quels étaient les motifs des licenciements ? Comment le ministre explique-t-il l'importante rotation du personnel ? A combien se chiffre la rotation de personnel dans d'autres services de médiation tels que celui de La Poste ?

01.03 Marc Verwilghen, ministre (en français) : Sur les 230 membres du personnel, 56 ont pris part à la grève. Les organisations syndicales avaient menacé de publier un communiqué de presse si le licenciement n'était pas retiré ; ce licenciement a été rendu public la semaine dernière.

Durant dix mois, ce travailleur a été accompagné et informé régulièrement de ses insuffisances, mais aucune évolution positive n'a été constatée dans ses prestations. Le conseil de l'IBPT a dès lors décidé, sur proposition du médiateur néerlandophone, de mettre fin prématurément à son contrat à durée déterminée, avec un préavis de trois mois et en respectant toutes les procédures en matière de licenciement.

Les médiateurs, conscients de la diversité des plaintes, tiennent compte de ce facteur lorsqu'ils évaluent leurs collaborateurs. Il n'existe aucun système de « quotas » par collaborateur. Un service public se doit d'utiliser efficacement les moyens mis à sa disposition par la collectivité et il est légitime d'attendre de chaque collaborateur les meilleures prestations.

(En néerlandais) Depuis la désignation du médiateur néerlandophone le 1er mars 2002, deux membres du personnel ont été licenciés et trois ont démissionné pour des raisons étrangères au travail. Le contrat annuel de six collaborateurs Rosetta est également arrivé à terme et deux d'entre eux ont pu être réengagés.

La grève a été déclenchée par le refus du médiateur de retirer le licenciement d'un collaborateur qui avait été averti à plusieurs reprises de ses manquements et dont les prestations ne s'étaient pas améliorées à la suite de ces avertissements.

ombudsdienst Telecommunicatie is groot. Het personeelsverloop bedraagt de laatste jaren 40 procent, waarvan 20 procent ontslagen. Dat doet vragen rijzen over het functioneren van de dienst.

Heeft de minister een onderzoek laten uitvoeren naar de ontslagen van de afgelopen jaren? Kan hij de aanleiding van de vakbondsstaking op 24 juni bij het BIPT toelichten? Wie heeft de supervisie op de ombudsmannen? Wat waren de redenen voor de ontslagen? Hoe verklaart hij het grote personeelsverloop? Hoe groot is het personeelsverloop bij andere ombudsdiensten, zoals die bij De Post?

01.03 Minister Marc Verwilghen (Frans): Van de 230 personeelsleden hebben er 56 aan de staking deelgenomen. De vakbonden hadden ermee gedreigd een persmededeling te verspreiden indien het ontslag niet werd ingetrokken; dat ontslag werd vorige week bekendgemaakt.

De betrokken werknemer werd gedurende de voorbije tien maanden begeleid en is herhaaldelijk op zijn tekortkomingen gewezen. Vermits echter geen enkele positieve vooruitgang in zijn werkprestaties kon worden vastgesteld, besliste de raad van bestuur van het BIPT op voorstel van de Nederlandstalige ombudsman om zijn contract van bepaalde duur voortijdig te beëindigen, met een vooropzeg van drie maanden en mits naleving van alle geldende ontslagprocedures.

De ombudsmannen zijn zich van de diversiteit van de klachten bewust en houden ermee rekening bij de beoordeling van de werknemers. Er bestaat geen systeem van "quotas" per werknemer. Een overheidsdienst moet de middelen die door de gemeenschap te zijner beschikking worden gesteld, op een doeltreffende manier aanwenden. Het is dan ook volkomen terecht dat van iedere werknemer de best mogelijke prestaties worden verwacht.

(Nederlands) Sinds de aanstelling van de Nederlandstalige ombudsman op 1 maart 2002 zijn er twee personeelsleden ontslagen en hebben er drie zelf ontslag genomen om redenen buiten het werk. Ook liep het jaarcontract van zes Rosettamedewerkers ten einde, twee van hen konden opnieuw worden in dienst genomen.

De aanleiding voor de staking was de weigering van de ombudsman om het ontslag van een medewerker in te trekken. Deze man was al herhaaldelijk op zijn tekortkomingen gewezen zonder enige verbetering in zijn prestaties.

Les membres du service de médiation sont nommés par le Roi pour un terme renouvelable de cinq ans. Ils peuvent être licenciés par arrêté royal pour des raisons légitimes. Le service de médiation pour les télécommunications a toujours respecté toutes les règles de recrutement et de licenciement de l'IBPT.

Depuis la création de ce service en 1993, 87 000 plaintes ont été traitées. En 2004, 84 % des plaintes ont débouché sur un résultat favorable.

Le service de médiation de La Poste ne ressortit pas à ma compétence.

01.04 Valérie De Bue (MR) : Le climat social semble encore manquer de sérénité au sein de ce service, qui attend toujours de vraies réponses.

01.05 Roel Deseyn (CD&V) : Si le médiateur observe toutes les règles de l'IBPT, le problème est peut-être inhérent à son style et il devrait sans doute mieux communiquer avec son personnel. Le nombre de plaintes a connu une augmentation exponentielle. Il conviendrait peut-être dès lors d'envisager des recrutements supplémentaires.

L'incident est clos.

02 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le numéro d'urgence 112" (n° 7691)

02.01 Melchior Wathelet (cdH) : L'article 26 de la directive européenne du 7 mars 2002 sur le service universel introduit le numéro unique d'urgence européen, le 112, et prévoit que le citoyen doit en être informé. Cette directive doit être transposée pour le 25 juillet 2006.

Ce numéro est fort utile pour les personnes voyageant à l'étranger. Dans tous les cas de figure, elles sauront quel numéro former, dans n'importe quel pays européen.

Or, selon les enquêtes, et malgré la campagne d'information réalisée en 2001, la connaissance par les Belges de ce numéro est insuffisante. Il est temps de relancer une campagne massive d'information à ce sujet.

En outre, il me revient que vous avez reçu un courrier de la commissaire européenne Viviane Reding, qui vous interrogeait sur les démarches entreprises pour transposer cette directive.

De leden van de dienst Ombudsman worden door de Koning benoemd voor telkens vijf jaar. Zij kunnen om wettige redenen worden ontslagen door middel van een KB. De ombudsdienst Telecommunicatie heeft steeds alle wervings- en ontslagregels van het BIPT gerespecteerd.

Sinds de oprichting van de dienst in 1993 werden er 87 000 beroepsklachten behandeld. In 2004 werd er in 84 procent van de klachten een gunstig resultaat bekomen.

De ombudsdienst van De Post valt niet onder mijn bevoegdheid.

01.04 Valérie De Bue (MR): De sociale rust is blijkbaar nog niet helemaal teruggekeerd in die dienst. Het probleem is trouwens niet opgelost.

01.05 Roel Deseyn (CD&V): Als de ombudsman alle regels van het BIPT volgt, ligt het probleem misschien bij zijn stijl en moet hij wellicht beter met zijn personeel communiceren. Het aantal klachten is explosief toegenomen. Misschien kunnen daarom extra indienstnemeningen worden overwogen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het noodnummer 112" (nr. 7691)

02.01 Melchior Wathelet (cdH): Artikel 26 van de Europese richtlijn van 7 maart 2002 inzake de universele dienst voert het enig Europees noodnummer 112 in en bepaalt dat de burger daarover moet worden geïnformeerd. Die richtlijn moet tegen 25 juli 2006 worden omgezet.

Dat nummer is erg nuttig voor wie in het buitenland reist. Wat er ook gebeurt, de reiziger zal in om het even welk Europees land weten welk nummer hij moet vormen.

Uit onderzoek blijkt nu dat de Belgen dat nummer erg slecht kennen, ondanks de informatiecampaagne van 2001. We moeten dus een nieuwe, grootschalige informatiecampaagne starten.

Naar verluidt heeft Europees commissaris Viviane Reding u een schrijven gericht, waarin ze u vraagt wat tot nu toe met het oog op de omzetting van die richtlijn werd ondernomen.

Disposez-vous d'études sur la connaissance par les Belges de ce numéro ? Quelles en sont les conclusions ? Comptez-vous lancer une campagne d'information sur le sujet et avec quels moyens ? Avez-vous entrepris des démarches pour transposer la directive du 7 mars 2002 ? Avez-vous reçu un courrier de la commissaire et qu'avez-vous répondu ?

La question n'est pas si importante en Belgique, où il y a les numéros 100 et 101, mais bien lorsqu'on se déplace à l'étranger.

02.02 **Marc Verwilghen**, ministre (*en français*) : Durant l'été 2000, dans le cadre de son eurobaromètre, la Commission européenne a interrogé les citoyens européens sur leur connaissance du numéro 112. Cette enquête montre qu'une majorité de la population belge ne connaît pas ce numéro. D'autres pays obtiennent de très bons résultats, mais la Belgique est en queue de peloton. A ma connaissance, il n'y pas eu d'autre étude.

L'objet de votre deuxième question relève de la compétence de mon collègue de l'Intérieur.

Pour la troisième question, la directive "Service universel" du 7 mars 2002 a été transposée par la loi relative aux communications électroniques du 13 juin 2005. Cette loi renvoie à un arrêté royal fixant la liste des services publics ou d'intérêt général à considérer comme services d'urgence. Un arrêté royal du 2 octobre 2002 prévoyait déjà que les services 100 ou 101 doivent répondre aux appels vers le 112. Comme cet arrêté répond aux conditions de la loi du 13 juin 2005, celle-ci reste d'application pour le moment.

J'ai bien reçu une lettre de la commissaire européenne Mme Reding, demandant que des informations soient procurées à la Commission via un questionnaire. Sur la base des réponses, elle approfondira la problématique pour que le suivi des appels vers le numéro 112 soit optimal et qu'un maximum de personnes en aient connaissance. J'ai soumis à mon administration la lettre et le questionnaire, reçus cette semaine. J'en discuterai aussi avec les autres ministres compétents et une réponse sera rédigée dans les meilleurs délais. Mon intention est de veiller à ce que les obstacles à l'usage du 112 soient levés au plus vite.

Beschikt u over studies naar de bekendheid van dat nummer bij de Belgen? Wat zijn de besluiten daarvan? Bent u van plan een informatiecampagne te beginnen en met welke middelen? Heeft u al maatregelen genomen om de richtlijn van 7 maart 2002 om te zetten? Kreeg u inderdaad een schrijven van commissaris Reding en wat heeft u daar desgevallend op geantwoord?

In eigen land, waar we de nummers 100 en 101 hebben, heeft deze aangelegenheid niet zo veel belang, maar dat is wel het geval voor wie naar het buitenland reist.

02.02 **Minister Marc Verwilghen** (*Frans*): In het kader van haar Eurobarometer peilde de Europese Commissie in de zomer van 2002 bij de Europese burgers naar hun kennis van het nummer 112. Uit dat onderzoek blijkt dat de meeste Belgen niet van het bestaan van het nummer op de hoogte zijn. Terwijl andere landen erg goed scoren, bevindt België zich in de achterste gelederen. Bij mijn weten is dat de enige studie die werd uitgevoerd.

Voor het antwoord op uw tweede vraag wil ik u naar mijn collega van Binnenlandse Zaken doorverwijzen.

Wat uw derde vraag betreft, werd de richtlijn inzake de universele dienstverlening van 7 maart 2002 door de wet betreffende de elektronische communicatie van 13 juni 2005 omgezet. Die wet verwijst naar een koninklijk besluit waarbij een lijst werd opgemaakt van de openbare diensten of de diensten van algemeen belang die als nooddiensten moeten worden beschouwd. Een koninklijk besluit van 2 oktober 2002 bepaalde reeds dat de diensten 100 en 101 de oproepen naar het nummer 112 moeten beantwoorden. Aangezien dit besluit met de bepalingen van de wet van 13 juni 2005 overeenstemt, blijft deze laatste voorlopig van toepassing.

Ik heb wel degelijk een schrijven van Eurocommissaris Reding ontvangen, waarin zij me vraagt de informatie via een vragenlijst te verzamelen en ze aan de Commissie te bezorgen. Op grond van de antwoorden zal zij het probleem grondig onderzoeken, opdat terdege aan de oproepen naar het nummer 112 gevolg wordt gegeven en zoveel mogelijk mensen van het bestaan van dat nummer op de hoogte kunnen worden gebracht. Ik heb de brief en de vragenlijst, die ik deze week heb ontvangen, aan mijn administratie voorgelegd. Ik zal deze ook met de overige bevoegde ministers bespreken en zo snel mogelijk een antwoord opstellen. Ik wil de

hinderpalen bij het gebruik van het nummer 112 zo snel mogelijk uit de weg ruimen.

02.03 Melchior Wathelet (cdH) : Le ministre confirme donc la méconnaissance de ce numéro en Belgique. En ce début de vacances, il est intéressant, pour les Belges qui vont se rendre à l'étranger, de pouvoir disposer de ce numéro ; il est dommage qu'ils s'en privent par manque d'information.

L'incident est clos.

03 Question de M. Roel Deseyn au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'offre de télévision digitale de Belgacom" (n° 7736)

03.01 Roel Deseyn (CD&V) : Pour avoir accès à Belgacom TV, l'offre de télévision digitale de Belgacom, le client a également besoin d'une connexion ADSL en plus d'une ligne téléphonique. Les clients ADSL des autres opérateurs devront donc devenir clients de Belgacom s'ils veulent profiter de cette offre. Cette pratique est-elle autorisée du point de vue de la concurrence ? Quel est l'avis de l'IBPT ?

Belgacom a également fait savoir que sa technologie à haut débit ADSL2+ ne sera pas utilisable en Belgique pour des applications sur l'internet à cause des interférences avec le VDSL. Est-il permis que la Belgique prive les autres opérateurs de cette possibilité ? Quand l'IBPT s'exprimera-t-il à ce sujet ?

En conclusion, *Test-Achats* se plaint du manque de clarté à propos du prix de Belgacom TV, ce qui porte atteinte à la loi sur les pratiques du commerce. Est-ce exact ? Quelles mesures seront-elles prises à cet égard ?

03.02 Marc Verwilghen, ministre (*en néerlandais*) : Il convient de soumettre la première question de M. Deseyn au Conseil de la concurrence, ce qui sera fait sous peu.

L'IBPT va bientôt sonder le marché à propos de l'offre ADSL2+. La Cour d'arbitrage a estimé que les compétences fédérales en matière d'infrastructures de communication électronique sont à ce point enchevêtrées avec celles des Communautés qu'elles ne peuvent plus être exercées autrement que dans le cadre d'une coopération. L'IBPT réalise qu'une décision doit être prise de toute urgence en matière d'ADSL2+ et de VDSL, mais il ne peut ignorer l'arrêt ou l'accord

02.03 Melchior Wathelet (cdH) : De minister bevestigt dus dat dit nummer in België onvoldoende gekend is. Nu de zomervakantie voor de deur staat, ware het interessant de Belgen die naar het buitenland reizen, er toch van op de hoogte te brengen; het is jammer dat zij het niet gebruiken omdat zij gewoonweg niet weten dat het bestaat.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het digitale televisieaanbod van Belgacom" (nr. 7736)

03.01 Roel Deseyn (CD&V) : Voor Belgacom TV, het digitale televisieaanbod van Belgacom, heeft de klant naast een telefoonlijn ook een ADSL-verbinding nodig. ADSL-klanten van andere operatoren zullen dus naar Belgacom moeten overstappen als ze gebruik willen maken van dit aanbod. Is dit vanuit mededingingsoogpunt toegelaten? Wat is het advies van het BIPT?

Belgacom liet ook weten dat zijn ADSL2+ breedbandtechnologie in België niet bruikbaar is voor internetdoeleinden wegens interferentie met VDSL. Is het toegelaten dat België deze mogelijkheid voor de andere operatoren uitsluit? Wanneer zal het BIPT zich hierover uitspreken?

Tot slot klaagt *Test-Aankoop* aan dat de onduidelijkheid over de prijs van Belgacom TV een "aanfluiting is van de wet op de handelspraktijken". Klopt dit? Hoe zal hiertegen worden opgetreden?

03.02 Minister Marc Verwilghen (*Nederlands*) : Het is aangewezen de eerste vraag van de heer Deseyn voor te leggen aan de Raad voor de Mededinging, wat binnenkort zal gebeuren.

Het BIPT zal binnenkort de markt consulteren over het ADSL2+ aanbod. Het Arbitragehof besliste dat de federale bevoegdheden over de elektronische communicatie-infrastructuur zo verweven zijn met die van de Gemeenschappen dat ze alleen nog in samenwerking kunnen worden uitgeoefend. Het BIPT beseft dat een beslissing over ADSL2+ en VDSL heel dringend is, maar kan het arrest of het samenwerkingsakkoord dat in de maak is, niet negeren. Daarom zal het BIPT de

de coopération qui sont en confection. C'est pourquoi l'IBPT consultera directement les Communautés à propos du projet d'arrêté. Les Communautés devront ensuite le sanctionner.

Les mesures que l'IBPT veut imposer pour les lignes découplées comme la *bitstream offer* feront bientôt l'objet d'une vaste consultation du marché.

La question relative à l'imprécision des tarifs de Belgacom ressortit à la compétence de ma collègue, Mme Van den Bossche.

03.03 Roel Deseyn (CD&V): La question se situe tout de même à la limite de la protection des consommateurs et c'est pourquoi il convient peut-être que le ministre de l'Économie s'attarde sur ce dossier. Des incidents surviennent évidemment dans le cadre de la coopération mais le débat doit progresser, également au niveau régional. Les consommateurs devront bientôt choisir et ne peuvent plus attendre. La clarté doit être faite le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

04 Question de M. Roel Deseyn au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le droit de passage facturé par la SNCB à certains opérateurs de télécommunications" (n° 7795)

04.01 Roel Deseyn (CD&V) : La réponse donnée lundi par le ministre Vande Lanotte ne s'inscrivait pas du tout dans l'esprit de la discussion de la loi sur les télécommunications. La SNCB ne facture pas de droits de passage à Belgacom mais bien aux autres opérateurs, ce qui constitue une violation des articles 97 à 104 de la loi du 21 mars 1991, lesquels ont été confirmés par la récente loi sur les télécommunications.

Comment concilier une telle pratique avec l'interdiction d'accorder des droits exclusifs ou particuliers ? L'IBPT a-t-il rendu des avis en la matière ? Le ministre est-il disposé à supprimer une telle discrimination ?

04.02 Marc Verwilghen, ministre (en néerlandais) : Ni l'IBPT ni moi-même n'étions au courant de ce problème. La facturation discriminatoire de droits de passage, si elle se vérifie, est inacceptable. Je vais charger l'IBPT d'examiner cette affaire et de prendre les mesures qui s'imposent.

Gemeenschappen rechtstreeks over het ontwerpbesluit raadplegen. De Gemeenschappen moeten het dan bekrachtigen.

De maatregelen die het BIPT wil opleggen voor de ontbundelde lijnen als het *bitstream offer* zullen binnenkort voorwerp uitmaken van een uitgebreide marktconsultatie.

De vraag over de onduidelijke tarieven van Belgacom is een bevoegdheid van mijn collega Van den Bossche.

03.03 Roel Deseyn (CD&V): De problematiek zit toch op de rand van consumentenzaken en wellicht is het daarom aangewezen dat ook de minister van Economie zich over de zaak buigt. Uiteraard zijn er samenwerkingsperikelen, maar het debat moet opschieten, ook op regionaal niveau. De consument moet binnenkort kiezen en kan dus niet lang meer wachten. De onduidelijkheid moet zo snel mogelijk worden weggewerkt.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het doorgangsrecht aangerekend door de NMBS aan sommige telecomunicatieoperatoren" (nr. 7795)

04.01 Roel Deseyn (CD&V): Het antwoord van minister Vande Lanotte maandag ging in tegen de geest van de bespreking van de telecomwet. De NMBS rekent Belgacom geen doorgangsrechten aan, de andere operatoren wel. Dit gaat in tegen de artikels 97 tot 104 van de wet van 21 maart 1991, die zijn bevestigd door de recente telecomwet.

Hoe is deze praktijk te rijmen met het verbod op de toekenning van uitsluitende of bijzondere rechten? Bestaan er adviezen van het BIPT? Is de minister bereid om deze discriminatie weg te werken?

04.02 Minister Marc Verwilghen (Nederlands): Noch het BIPT, noch ikzelf kende deze problematiek. Als het zo zou zijn dat er op een discriminerende wijze doorgangsrechten worden aangerekend, dan is dat niet aanvaardbaar. Ik zal het BIPT opdracht geven om de zaak te onderzoeken en indien nodig maatregelen te treffen.

04.03 Roel Deseyn (CD&V) : Votre réponse est ambiguë. Lundi dernier, le ministre Vande Lanotte a invoqué des accords conclus il y a dix, vingt et trente ans, à une époque où le marché était totalement différent.

L'incident est clos.

05 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression de la gare région d'Arlon au bénéfice de la gare région de Namur" (n° 7541)

05.01 Joseph Arens (cdH) : Le bruit court que la gare d'Arlon perdrait son statut de gare région à partir du 1^{er} janvier 2006, ce qui signifierait que le centre de décision d'Arlon serait déplacé à Namur, avec des conséquences catastrophiques en termes d'emploi. Cette perte d'autonomie fait aussi craindre qu'il n'y ait plus personne sur place pour défendre les intérêts de notre province. Sous peine de voir notre province devenir un désert ferroviaire, le maintien du statut de gare région pour la gare d'Arlon me semble indispensable.

Confirmez-vous l'information ? Si tel est le cas, quelles en sont les raisons ? Etes-vous d'accord pour revoir cette position ?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Rien de tout cela ne va se passer. A la suite de la réorganisation des activités de la SNCB, les tâches qui incombent à la région d'Arlon sont partagées au 1^{er} janvier 2006 entre la SA Infrabel, qui se chargera de la gestion du trafic, et la SA SNCB, qui se chargera des activités commerciales liées au service des voyageurs.

La direction « voyageurs » envisage de créer une plate-forme « voyageurs » à Arlon, totalement indépendante de celle de Namur. Une partie du personnel administratif et d'encadrement de la direction « Réseau » d'Arlon y serait alors affectée. Il n'est, dès lors, pas question de délocalisation.

L'incident est clos.

06 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le maintien de l'arrêt

04.03 Roel Deseyn (CD&V): Dit is een ondubbelzinnig antwoord. Minister Vande Lanotte schermde maandag met afspraken van tien, twintig en dertig jaar geleden, die werden gemaakt in een totaal andere marktcontext.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van het regiostation van Aarlen ten gunste van het regiostation van Namen" (nr. 7541)

05.01 Joseph Arens (cdH): Het gerucht doet de ronde dat het station van Aarlen vanaf 1 januari 2006 zijn statuut van regiostation zou verliezen. Daardoor zou het beslissingscentrum van Aarlen naar Namen worden overgebracht, met alle gevolgen vandienvoor de werkgelegenheid. Ik vrees bovendien dat door dit verlies aan autonomie niemand uit de provincie onze belangen nog zal kunnen verdedigen. Volgens mij is het absoluut noodzakelijk dat het station van Aarlen het statuut van regiostation behoudt. Zoniet wordt onze provincie een woestenij wat spoorweginfrastructuur betreft.

Bevestigt u die informatie. Zo ja, wat zijn de redenen voor die beslissing? Bent u bereid dat standpunt te herzien?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Niets van dat alles zal gebeuren. Als gevolg van de reorganisatie van de activiteiten van de NMBS, zullen de opdrachten van de regio Aarlen vanaf 1 januari 2006 worden verdeeld tussen de NV Infrabel, die bevoegd wordt voor het beheer van het verkeer, en de NV NMBS, bevoegd voor de commerciële activiteiten in verband met het reizigersvervoer.

De directie Reizigers wil in Aarlen een platform "Reizigers" oprichten, dat volledig onafhankelijk van dat in Namen zou functioneren. Een gedeelte van het administratief en begeleidend personeel van de directie Netwerk van Aarlen zou er worden tewerkgesteld. Er is dus geen sprake van een overplaatsing van personeel van Aarlen naar Namen.

Het incident is gesloten.

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

le Campinaire à Farciennes" (n° 7546)

06.01 Olivier Chastel (MR) : Les navetteurs qui prennent leur train à l'arrêt « Le Campinaire » à Farciennes s'opposent à sa fermeture, qui va à l'encontre d'une vision globale de la mobilité dans cette région. Le Comité consultatif des usagers y est opposé. Il relève que les statistiques de fréquentation invoquées par la SNCB ne se basent que sur une seule période de comptage et avance d'autres chiffres.

Quel est le sort réservé à ce point d'arrêt, dans la mesure où les arguments chiffrés diffèrent ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Afin de préserver le gain de temps découlant du relèvement à 120 km/h de la ligne Namur-Charleroi, le point d'arrêt du Campinaire sera supprimé à partir du 11 décembre 2005. Entre septembre 2003 et août 2004, 1 942 billets ont été vendus au départ ou à destination du Campinaire, soit à peine 5 billets par jour.

Sur la même période, 75 cartes de train ont été validées au départ ou à destination du point d'arrêt. De plus, seuls 2 300 mètres séparent le Campinaire de la gare de Châtelet, bien plus fréquentée, et 1 100 mètres du point d'arrêt de Farciennes. La suppression du Campinaire n'implique donc pas de longs déplacements pour les usagers. La SNCB souhaite, au contraire, privilégier les courants de trafic importants. Le déplacement du Campinaire vers Namur n'a à ce jour pas été étudié. Sa suppression a été demandée par les services techniques pour pouvoir débiter des travaux de stabilisation des voies.

06.03 Olivier Chastel (MR) : Ce n'est pas la première fois que le Comité consultatif des usagers s'oppose aux chiffres communiqués par la SNCB.

Le Comité annonce une moyenne de 83 embarquements par jour de semaine, et vous 5 ! Comment diable organisez-vous vos comptages ? Ainsi, ne se fonder que sur les billets vendus ignore les usagers munis d'un abonnement.

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Les voyageurs ne devront pas se déplacer fort loin quand le point d'arrêt du

stopplaats le Campinaire te Farciennes" (nr. 7546)

06.01 Olivier Chastel (MR) : De pendelaars die de trein nemen in *Le Campinaire* te Farciennes verzetten zich tegen de sluiting van die stopplaats, die tegen de globale visie op de mobiliteit in die streek indruist. Het Raadgevend Comité van de gebruikers verzet zich eveneens tegen de afschaffing ervan. Het wijst erop dat de statistieken van de NMBS inzake het gebruik van die lijn op een telling gedurende een welbepaalde periode gebaseerd zijn en het schuift andere cijfers naar voren.

Wat zal er met die stopplaats gebeuren, nu blijkt dat de cijfermatige argumenten uiteenlopen?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : Het optrekken van de snelheid tot 120 kilometer per uur op de lijn Namen-Charleroi heeft een tijdswinst opgeleverd. Om die te behouden, zal de stopplaats *Le Campinaire* met ingang van 11 december 2005 worden afgeschaft. Tussen september 2003 en augustus 2004 werden 1 942 treinkaartjes van en naar *Le Campinaire* verkocht, dat is nauwelijks 5 kaartjes per dag.

Over dezelfde periode werden 75 treinkaarten van of naar deze stopplaats gevalideerd. Bovendien ligt *Le Campinaire* slechts op 2 300 meter van het station van Châtelet dat veel meer reizigers telt, en op 1 100 meter van de stopplaats van Farciennes. Als *Le Campinaire* wordt afgeschaft, beschikken de reizigers over een alternatief in de onmiddellijke omgeving. De NMBS wil echter voorrang geven aan de grote vervoersstromen. De verplaatsing van de stopplaats *Le Campinaire* naar Namen werd tot heden nog niet onderzocht. De technische diensten hebben de afschaffing van de stopplaats gevraagd zodat ze met de stabilisatiewerken aan de sporen kunnen beginnen.

06.03 Olivier Chastel (MR) : Het is niet de eerste keer dat het Raadgevend Comité van de gebruikers de cijfers van de NMBS in twijfel trekt.

Het raadgevend comité spreekt over gemiddeld 83 opstappende reizigers op een weekdag en u over 5 ! Ik vraag me werkelijk af hoe u die tellingen organiseert. Men moet bijvoorbeeld niet enkel rekening houden met de reizigers die een treinkaartje kopen, maar ook met de abonnees.

06.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : De reizigers zullen zich niet ver moeten verplaatsen wanneer de stopplaats *Le Campinaire* wordt

Campinaire sera supprimé.

06.05 Olivier Chastel (MR) : C'est une autre question ! Je parlais de vos chiffres fallacieux.

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Mais vous oubliez un argument majeur : faut-il ralentir tout un train parce que cinq personnes doivent embarquer ?

L'incident est clos.

07 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accès à l'ADSL en province de Luxembourg" (n° 7549)

07.01 André Perpète (PS) : L'ADSL n'est toujours pas accessible partout dans la province de Luxembourg. Depuis plus de deux ans, tous les centraux téléphoniques sont équipés pour fournir l'ADSL, mais seuls 96 % des foyers belges ont accès à ce service. Ceux qui restent sur le carreau habitent dans des zones très rurales, où la population est clairsemée. Mais ils représentent tout de même 400 000 personnes, soit une grosse agglomération urbaine du pays. Plus on s'éloigne d'une centrale téléphonique, plus la vitesse de débit est lente, et, au-delà de cinq kilomètres, il n'y a plus d'accès possible.

Au vu de la démographie particulière de la province, à combien estimez-vous le nombre de personnes dépourvues d'accès à l'ADSL ? Ne pensez-vous pas qu'il serait normal, à l'instar de ce qui se passe dans d'autres pays européens, d'accorder des réductions de facture aux personnes dont la vitesse de débit est plus lente ou qui sont obligées de se connecter via un modem ?

Pourrions-nous instaurer en Belgique des services ADSL via satellite ? Belgacom compte-t-il investir dans de nouveaux centraux ? Si ce n'est pas le cas, il faut oser le dire.

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Je n'ai jamais prétendu me résigner à cet état de fait. Mais il faut savoir que, dans l'état actuel de la technique, une couverture de 100% signifierait un déficit annuel de 25 millions pour Belgacom ! Nous sommes en train de chercher comment y remédier. Les villages de Sugny, de Lamorteau et de Sterpenich testent de nouvelles technologies, qui pourraient être généralisées par la suite. Je ne me contente donc pas de la situation.

afgeschaft.

06.05 Olivier Chastel (MR) : Dat is een ander probleem! Ik had het over uw foutieve cijfers.

06.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : Maar u verliest een belangrijk argument uit het oog: moeten we een volledige trein laten stoppen om vijf mensen te laten opstappen?

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toegang tot ADSL in de provincie Luxemburg" (nr. 7549)

07.01 André Perpète (PS) : In de provincie Luxemburg is de ADSL-dekking nog steeds niet volledig. Sinds meer dan twee jaar zijn alle telefooncentrales voor het gebruik van ADSL uitgerust, terwijl slechts 96 procent van de Belgische gezinnen toegang tot die dienst heeft. Vooral de surfers in de erg landelijke, dunbevolkte gebieden blijven in de kou staan. Het gaat hier evenwel om 400 000 personen, wat met een grote stadsagglomeratie overeenstemt. Hoe verder men van een telefooncentrale is verwijderd, hoe trager het debiet wordt. Van zodra men zich op meer dan vijf kilometer afstand van een centrale bevindt, is er geen toegang meer mogelijk.

Hoeveel inwoners van de provincie hebben volgens u geen toegang tot ADSL, rekening houdend met haar demografische eigenheden? Vindt u het niet normaal dat men in België, naar het voorbeeld van andere Europese landen, kortingen zou toestaan aan surfers die zich met een trager debiet tevreden moeten stellen of die verplicht zijn zich via een modem aan te sluiten?

Zouden in België internetdiensten via satelliet kunnen worden aangeboden? Is Belgacom van plan in nieuwe centrales te investeren? Als dat niet zo is, moet men daar ook voor durven uitkomen.

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : Ik heb nooit gezegd dat ik me bij de huidige toestand neerleg. In de huidige stand van de technische evolutie zou een dekking van 100 procent voor Belgacom echter een jaarlijks verlies van 25 miljoen euro betekenen! We gaan nu na hoe daar een mouw kan worden aan gepast. In de dorpen Sugny, Lamorteau en Sterpenich worden nieuwe technologieën uitgetest, die later misschien kunnen worden veralgemeend. Ik berust dus niet in de huidige toestand.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le mobilier destiné à l'accueil des usagers sur les quais des gares SNCB" (n° 7627)

08.01 Valérie De Bue (MR): Le Comité consultatif des usagers a constaté l'absence de sièges dans les abris des gares de la SNCB. Le recueil REVALOR contenant les critères d'aménagement des gares considère, en effet, que ces sièges occupent trop d'espace dans les abris. Pourtant, il est nécessaire de palier la double conjonction de l'augmentation du nombre de passagers et la fermeture des salles d'attente par des aménagements susceptibles d'accueillir la clientèle dans des conditions optimales. Le Comité demande d'équiper plus systématiquement les abris de sièges.

Pouvez-vous rassurer le Comité des usagers sur ce point? Plus globalement, pouvez-vous préciser les investissements prévus pour améliorer l'accueil en gare des passagers?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Actuellement, le placement de sièges est prévu en dehors des abris afin de mettre à disposition des voyageurs un maximum de place à l'intérieur de ceux-ci. Il est prévu d'équiper les haltes d'un nombre suffisant d'abris sans siège pour abriter 75% du nombre maximum de voyageurs à l'embarquement. A terme, il pourrait être envisagé d'augmenter encore le nombre d'abris afin de pouvoir y installer des sièges à l'intérieur, en fonction des moyens disponibles.

Pour la période 2005-2007, le plan d'investissement du groupe SNCB prévoit 292 millions d'euros destinés à l'accueil des voyageurs. La priorité consiste à abriter un maximum de voyageurs quand les conditions météorologiques sont défavorables, même s'ils n'ont pas la possibilité de s'asseoir.

08.03 Valérie De Bue (MR): Il faut trouver un juste milieu entre une accessibilité pour un maximum d'usagers et l'accès pour les personnes à mobilité plus réduite.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de reizigersaccommodatie op de perrons van de NMBS" (nr. 7627)

08.01 Valérie De Bue (MR): Het Raadgevend Comité van de gebruikers heeft vastgesteld dat er in sommige wachthuisjes van de NMBS geen zitgelegenheid is. Volgens de REVALOR-normen, die de criteria inzake de inrichting van de stations omvatten, nemen zitjes in wachthuisjes immers teveel plaats in. Toch moet de NMBS inspelen op twee verschijnselen die zich tegelijkertijd voordoen: de toename van het aantal treinreizigers enerzijds en de sluiting van de wachtzalen in de stations anderzijds. Daartoe dient een optimale reizigersaccommodatie te worden aangeboden. Het Comité vraagt dan ook dat de wachthuisjes systematisch met zitjes zouden worden uitgerust.

Kan u het Comité hierover geruststellen? Kan u, meer algemeen, meedelen welke investeringen zijn gepland om de reizigersaccommodatie in de stations te verbeteren?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Op dit ogenblik worden de zitjes buiten de wachthuisjes aangebracht, teneinde binnenin zoveel mogelijk plaats voor de reizigers te maken. Men is voornemens de perrons van de stopplaatsen met voldoende wachthuisjes – zonder zitjes – uit te rusten, zodat 75 procent van het maximum aantal reizigers dat opstapt er gebruik van kan maken. Op termijn kan het aantal wachthuisjes nog worden uitgebreid, zodat, naargelang van de beschikbare middelen, ook zitjes binnenin kunnen worden aangebracht.

Voor de periode 2005-2007 voorziet het investeringsplan van de NMBS-groep in 292 miljoen euro voor de opvang van de reizigers. Voorrang wordt gegeven aan het beschutten van zoveel mogelijk reizigers bij slechte weersomstandigheden, ook al kunnen zij daarom niet gaan zitten.

08.03 Valérie De Bue (MR): We moeten een gulden middenweg vinden tussen een stationsaccommodatie die zoveel mogelijk reizigers plaats biedt en de toegankelijkheid voor minder mobiele mensen.

L'incident est clos.

09 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert de gares" (n° 7636)

09.01 **Eric Massin (PS)** : La stratégie « New Passengers », présentée ce 6 juin au Comité de pilotage, pose de nombreuses questions.

Je m'interroge sur la « redéfinition » du district Sud-Ouest au niveau des transferts entre les trois plates-formes de Charleroi, Mons et Tournai, qui comptent une quarantaine de gares.

Le plan stratégique prévoit le transfert d'une dizaine de gares de la plate-forme de Charleroi vers celle de Mons, parmi lesquelles La Louvière Sud, mais aussi Piéton ou Carnières, situées à moins de dix km du cœur de Charleroi.

Quelles motivations ou impératifs organisationnels ont-ils présidé à la décision de redéfinir les plates-formes de Charleroi et de Mons ?

09.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Toutes les activités commerciales liées au trafic des trains de voyageurs seront pilotées et gérées, au 1^{er} janvier 2006, par la direction Voyageurs. Le personnel proviendra de l'actuelle direction SNCB/Voyageurs et de l'actuelle direction Infrabel/Réseau. Le personnel actuel de la direction « Voyageurs » de la zone de La Louvière relève déjà de la plate-forme de Mons tandis que celui de la direction Infrabel/Réseau relève, depuis 2005, de la région de Charleroi.

Une partie du futur personnel « New Passengers » sera gérée par une nouvelle plate-forme, mais les agents, à moins qu'ils ne sollicitent une mutation, resteront affectés à leur siège de travail actuel.

Les impératifs organisationnels sur base desquels ont été établies, dans la mesure du possible, les plates-formes « Voyageurs », constituées d'un ensemble de gares ou zones, sont les suivants.

Tout d'abord, une proximité de terrain et un équilibre entre plates-formes du point de vue des activités exercées. Les plates-formes de Charleroi et de Mons seront à ce propos parfaitement équilibrées puisque chacune comprendra deux zones importantes (Mons et La Louvière ; Charleroi et Nivelles).

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overheveling van stations" (nr. 7636)

09.01 **Eric Massin (PS)**: De strategie *New Passengers*, die op 6 juni jongstleden aan de stuurgroep werd voorgesteld, roept heel wat vragen op.

Ik vraag me bijvoorbeeld af hoe de "reorganisatie" van het zuidwestelijke district moet worden geïnterpreteerd, meer bepaald wat betreft de transfers tussen de drie platformen van Charleroi, Bergen en Doornik die een veertigtal stations tellen.

Het beleidsplan voorziet in de transfer van een tiental stations van het platform van Charleroi naar dat van Bergen, waaronder La Louvière-Zuid, maar ook Piéton en Carnières die zich op minder dan tien kilometer van het centrum van Charleroi bevinden.

Door welke redenen of organisatorische vereisten werd de beslissing om de platformen van Charleroi en Bergen te reorganiseren, ingegeven?

09.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Alle handelsactiviteiten die met het reizigersvervoer verband houden, worden vanaf 1 januari 2006 door de directie Reizigers gestuurd en beheerd. Het personeel zal uit de bestaande directies NMBS/Reizigers en Infrabel/Netwerk worden overgeplaatst. Het huidige personeel van de directie Reizigers van de zone La Louvière valt reeds onder het platform van Bergen, terwijl het personeel van de directie Infrabel/Netwerk vanaf 2005 onder de regio Charleroi valt.

Een gedeelte van het toekomstige personeel *New Passengers* zal door een nieuw platform worden beheerd. Het personeel zal evenwel op zijn huidige standplaats blijven, tenzij het een overplaatsing aanvraagt.

De organisatorische vereisten op grond waarvan de platformen Reizigers, die een geheel van stations of zones omvatten, in de mate van het mogelijke werden gecreëerd, zijn de volgende.

Op de eerste plaats moeten de stations of zones dicht bij elkaar liggen en moet er voldoende evenwicht zijn op het vlak van de activiteiten die in de platforms worden ontplooid.

De platforms van Charleroi en Bergen zullen op dat stuk goed scoren want elk van hen zal uit twee belangrijke zones bestaan (Bergen en La Louvière;

Charleroi en Nijvel).

Ensuite, le respect des zones de compétence des futurs postes de signalisation gérés par Infrabel/Réseau — à terme, La Louvière devrait constituer une zone indépendante — et le souci de conserver des étendues géographiques ainsi qu'une répartition de gares et de kilomètres de lignes équilibrées. A cet égard, il ne serait pas équilibré d'affecter la zone de La Louvière à la plate-forme de Charleroi.

Enfin, le respect d'une logique de desserte ferroviaire. A ce propos, l'affectation de la zone de La Louvière à la plate-forme de Mons permet une gestion de l'entièreté de la ligne 108 par une même plate-forme.

S'il est vrai que les gares de Piéton, Carnières et Forchies sont plus proches de Charleroi que de Mons, seule la gare de Piéton sera desservie par du personnel SNCB, les deux autres étant des points d'arrêt non gardés.

La structure proposée, qui doit encore être avalisée par les instances paritaires de la SNCB, permet donc, selon la SNCB, de se rapprocher des objectifs de la stratégie « New Passengers ».

09.03 Eric Massin (PS) : Je peux comprendre le problème des Montois, mais je reste dans l'incompréhension la plus complète à propos de la répartition en zones du plan «New Passengers».

Je veux bien admettre que, pour des raisons d'équilibre, on décide que le district Sud-Est aura autant de plates-formes que le district Sud-Ouest. Néanmoins, ce dernier compte deux grands pôles: le pôle Mons–Tournai et le pôle de Charleroi.

Actuellement, la plate-forme de Charleroi couvre La Louvière, Manage et Nivelles et il serait logique que l'on suive la même logique concernant les voyageurs. Pour le rééquilibrage entre Mons et Charleroi, il aurait logiquement fallu une plate-forme Mons-Tournai et, d'autre part, une plate-forme Charleroi-Nivelles.

Je suis inquiet d'entendre que, dans le réseau Infrabel, La Louvière deviendrait à terme une zone totalement indépendante : on va donc encore raboter la plate-forme de Charleroi. D'autant plus que, dans la stratégie B-Cargo, nous nous dirigeons vers une déstructuration de ce

Ten tweede, de naleving van de bevoegdheidszones van de toekomstige seinposten die door Infrabel (de infrastructuurbeheerder) worden beheerd. Op termijn zou La Louvière een aparte zone moeten worden. Ten derde, het behoud van geografisch aaneengesloten gebieden en een evenwichtige spreiding van de stations en het aantal kilometer sporen. Zo zou de toewijzing van de zone van La Louvière aan het platform van Charleroi een onevenwicht creëren.

Tot slot, de naleving van een gepast spoorwegaanbod. Ter zake kan door de toewijzing van de zone van La Louvière aan het platform van Bergen lijn 108 door een en hetzelfde platform worden beheerd.

Het klopt dat de stations van Piéton, Carnières en Forchies dicht bij Charleroi dan bij Bergen liggen. Maar enkel het station van Piéton zal door NMBS-personeel worden bemand. De twee andere stations zijn onbewaakte stopplaatsen.

De voorgestelde structuur die nog door de paritaire instanties van de NMBS moet worden goedgekeurd, is dus volgens de NMBS een middel om de doelstellingen van het *New Passengers*-plan voor een deel waar te maken.

09.03 Eric Massin (PS): Ik begrijp dat de inwoners van Bergen een probleem hebben, maar de verdeling in zones van het *New Passengers*-plan slaat me met verstomming.

Ik begrijp wel dat men, om het nodige evenwicht in acht te nemen, beslist dat het district Zuid-Oost evenveel platformen moet tellen als het district Zuid-West. Dat laatste district omvat echter twee grote polen: de pool Bergen-Doornik en de pool Charleroi.

Op dit ogenblik is het platform Charleroi bevoegd voor La Louvière, Manage en Nijvel en het zou logisch zijn voor het reizigersverkeer dezelfde logica aan te houden. Om het evenwicht tussen Bergen en Charleroi te herstellen, had men logischerwijze een platform Bergen-Doornik moeten oprichten, enerzijds, en een platform Charleroi-Nijvel, anderzijds.

Dat La Louvière in het Infrabelnetwerk op termijn een volledig onafhankelijke zone zou worden is niet van aard om me gerust te stellen: zo verliest het platform van Charleroi alweer een zone. Bovendien gaan we in het strategisch plan van B-

corridor de remontée à partir du Nord de la France.

Je me demande donc quelle est la volonté de la SNCB d'assurer un développement de la plateforme de Charleroi, une cohérence de celle-ci et du district Sud-Ouest.

Vous me dites que ce doit encore être présenté au sein de la commission paritaire ; j'espère que d'autres organisations feront valoir leurs droits à ce propos.

L'incident est clos.

10 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan stratégique de B-Cargo" (n° 7637)

10.01 Eric Massin (PS): Le plan stratégique de la division fret « B-Cargo » fait état d'une volonté de se spécialiser comme opérateur régional, manager de corridors et dans la spécialisation par marché. Les trois corridors ciblés, appelés les axes Sud, Est et Ouest, potentialisent chacun un fret d'une dizaine de millions de tonnes par an. La note stratégique de ce 6 juin précise que ces axes seront développés en collaboration avec les entreprises ferroviaires historiques.

Constatant, par contre, le silence de cette note concernant l'axe Ouest (Anvers-France), je me demande s'il s'agit d'un oubli ou d'un signe précurseur du désinvestissement de B-Cargo quant à l'exploitation de ce corridor, ce qui aurait de dramatiques conséquences, notamment pour la gare de triage de Monceau-sur-Sambre.

L'optimisation de la production de transport et des ressources fret de l'axe Ouest fait-elle toujours partie du plan stratégique de B-Cargo ?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : L'absence du corridor Ouest dans la note est simplement une question de priorités, du fait que les deux corridors évoqués recouvrent plus des deux tiers du transport international de B-Cargo et que, présentant de longues distances en Belgique, ils permettent de recourir davantage à des cheminots belges et fournissent de meilleures recettes pour B-Cargo.

La façade Nord-Ouest présente, par contre, de nombreux points d'interface avec la France, des

Cargo naar een ontmanteling van deze corridor tussen Noord-Frankrijk en het noorden.

Ik vraag me dus af of de NMBS bereid is het platform van Charleroi en het district Zuid-Oost op een coherente manier uit te bouwen.

U zegt me dat die structuur nog aan de paritaire instanties moet worden voorgelegd: ik hoop dat andere organisaties op hun rechten terzake aanspraak zullen maken.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het strategisch plan van B-Cargo" (nr. 7637)

10.01 Eric Massin (PS): Uit het structuurplan van de vrachtafdeling B-Cargo blijkt de wil zich als regionale operator en als corridormanager te profileren, en om zich toe te spitsen op de specialisatie per markt. Elk van de drie betrokken corridors, gekend als de Zuid-, Oost- en West-assen, is goed voor een vrachtvolume van een tiental miljoen ton per jaar. De strategische nota van 6 juni jongstleden bepaalt dat die assen zullen worden uitgebouwd in samenwerking met de historische spoorbedrijven.

Aangezien ik echter vaststel dat er in de nota met geen woord wordt gerept over de Westelijke as (Antwerpen-Frankrijk), vraag ik mij af of het om een vergetelheid gaat of om een voorteken van de beslissing van B-Cargo om niet meer in de uitbating van die corridor te investeren, wat tragische gevolgen zou hebben, met name voor het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre.

Maakt de optimalisering van het vrachtvervoer op de as West nog altijd deel uit van het strategisch plan van B-Cargo ?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het feit dat er in de nota geen sprake is van de corridor West is gewoon een kwestie van prioriteiten omdat de twee genoemde corridors goed zijn voor meer dan tweederde van het internationaal vervoer van B-Cargo en omdat zij de mogelijkheid bieden om vooral Belgisch spoorwegpersoneel in te zetten en grotere inkomsten voor B-Cargo betekenen aangezien lange afstanden in België worden afgelegd.

De noordwestelijke regio daarentegen heeft talrijke verbindingen met Frankrijk via het spoorwegnet van

jonctions avec le réseau SNCF, une capacité réduite suite aux travaux sur la ligne Charleroi-Erquelines, etc. De plus, de nombreux envois issus du Hainaut s'effectuent déjà en trains complets, technique pour laquelle le concept de corridor est moins nécessaire. Enfin, géographiquement, il serait plus logique qu'un corridor Rotterdam - Anvers - Paris passe par Gand - Mouscron que par Charleroi - Erquelines.

La gare de Monceau n'en reste pas moins une plaque tournante essentielle des activités d'opérateur local, l'un des piliers futurs pour B-Cargo.

10.03 Eric Massin (PS): Les personnes qui rédigent vos réponses ne lisent même pas leur propre plan stratégique !

Dans le cadre du plan stratégique division fret de B-Cargo, ils est précisé que chacun des corridors (Sud, Est et Ouest) représente une dizaine de millions de tonnes par an, soit un tiers de transport international chacun. De même pour les trains ; les trains complets dont vous avez parlé viennent de La Louvière (Duferco), Châtelet (Arcelor) et Charleroi (Arcelor et Privat) ; ce sont ceux des industries sidérurgiques. Les trains incomplets remontent par le corridor nord de la France – Aulnoy – Monceau vers Anvers, et sont traités en gares de Monceau-Formation, Monceau-triage. On traite dix millions de tonnes de fret en trains incomplets ; c'est ce qui ressort du plan stratégique de la division fret de B-Cargo.

Dès lors, je ne comprends pas qu'on abandonne ce corridor, au motif qu'au niveau de l'axe Ouest des travaux sont effectués sur la ligne Erquelines-Charleroi. Certes, des travaux de réfection des ponts sont en cours depuis trois ans mais ne seront terminés qu'en 2009. Je trouve donc cela singulier, d'autant qu'il a fallu intervenir sur l'électrification de la ligne Athus-Meuse, réalisée en deux ou trois ans, qu'on considérerait comme un axe de pénétration essentiel. Il est important qu'un axe de pénétration transite par Mons, Erquelines, Monceau pour traitement, avant de repartir pour Anvers. C'est le corridor Ouest grâce auquel une dizaine de millions de tonnes de fret est traitée par an.

Je comprends qu'un autre axe Ouest soit développé, à savoir Rotterdam-Anvers-Gand-Mouscron-Nord de la France. Qu'on dise clairement que cet axe Ouest est déplacé vers Gand-Mouscron et le Nord de la France plutôt que de passer par Charleroi-Mons ou Charleroi-

de SNCF, een beperkte capaciteit als gevolg van de werken aan de lijn Charleroi-Erquelines, enz. Tal van transporten uit Henegouwen gebeuren al met volledige treinen. Die techniek maakt de invoering van corridors minder noodzakelijk. Tot slot zou het vanuit geografisch standpunt logischer zijn dat een corridor Rotterdam-Antwerpen-Parijs over Gent-Moeskroen zou lopen dan over Charleroi-Erquelines.

Het station van Monceau blijft niettemin een belangrijke draaischijf voor de activiteiten van de lokale operator, een van de toekomstige pijlers voor B-Cargo.

10.03 Eric Massin (PS): De mensen die uw antwoorden opstellen, lezen niet eens hun eigen strategisch plan!

In het kader van het strategisch plan voor de vrachtafdeling van B-Cargo werd bepaald dat elk der corridors (zuid, oost en west) een tiental miljoen ton per jaar vertegenwoordigt, wat per corridor overeenkomt met een derde van het internationaal vervoer. Dat geldt ook voor de treinen: de volledige treinen waar u het over heeft, komen uit La Louvière (Duferco), Châtelet (Arcelor) en Charleroi (Arcelor en Privat). Het zijn de treinen die voor de staalindustrie rijden. De onvolledige treinen rijden via de corridor Noord-Frankrijk-Aulnoy-Monceau naar Antwerpen en worden in de stations van Monceau-Formation en Monceau-Triage behandeld. In de onvolledige treinen wordt tien miljoen ton vracht vervoerd. Dat blijkt althans uit het strategische plan voor de vrachtafdeling van B-Cargo.

Ik begrijp dan ook niet dat men deze corridor links laat leggen en daarbij naar de werken op de lijn Erquelines-Charleroi op de westelijke as verwijst. Het klopt dat sinds drie jaar herstellingswerken aan de gang zijn aan de bruggen en dat die werken pas in 2009 beëindigd zullen zijn. Ik vind dat eigenaardig, ook al omdat twee of drie jaar geleden de lijn Athus-Meuse werd geëlektrificeerd, die toen als een essentiële doorgangsas werd gezien. Het is van belang dat een doorgangsas Bergen, Erquelines en Monceau – voor verwerking – aandoet, vooraleer het richting Antwerpen gaat. Het is dankzij de corridor West dat jaarlijks ongeveer tien miljoen goederen worden verwerkt.

Ik begrijp dat men een andere westelijke as wil ontwikkelen, namelijk Rotterdam-Antwerpen-Gent-Moeskroen-Noord-Frankrijk. Dat men dan duidelijk zegt dat de as West naar Gent-Moeskroen en Noord-Frankrijk wordt verlegd in plaats van Charleroi-Bergen of Charleroi-Erquelines-Noord-

Erquelines-Nord de la France !

Frankrijk aan te doen!

10.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : C'est ce que j'ai dit !

10.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Dat heb ik ook gezegd!

10.05 Eric Massin (PS) : Vous le dites mais ce n'est pas stipulé dans le plan stratégique de la division fret "B-Cargo". Ils mettent les trois axes sur le même pied mais n'en développent que deux. Voilà le problème !

10.05 Eric Massin (PS): U zegt dat, maar het staat niet in het strategisch plan van de goederenafdeling B-Cargo. In dat plan staan de drie assen op voet van gelijkheid, maar eigenlijk worden slechts twee assen ontwikkeld. Dat is het probleem!

10.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Je reçois beaucoup de réactions concernant B-Cargo. Mais on oublie que, selon la réglementation européenne, si la ligne n'est pas rentable d'ici deux ans, on peut la fermer ! Hier, après huit mois de lobbying, nous avons obtenu une petite subvention pour le trafic intermodal. Pour les transports du fret, si nous sous-estimons les efforts à fournir, nous rencontrerons des problèmes graves.

10.06 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ik krijg heel wat reacties in verband met B-Cargo. Men schijnt echter te vergeten dat we, volgens de Europese regelgeving, de lijn binnen twee jaar kunnen opdoeken als ze niet winstgevend is! Gisteren slaagden we erin, na acht maanden lobbywerk, een beperkte subsidie voor het intermodaal verkeer los te weken. Als we de inspanningen die nodig zijn voor het goederenvervoer onderschatten, komen we echter zwaar in de problemen.

Nous sommes vulnérables ! 60% du trafic est lié à l'axe Anvers-Liège. Si l'exclusivité de cet axe est confiée à un opérateur privé, nous perdrons 60% de notre trafic !

Wij zijn kwetsbaar! 60 procent van het vervoer is verbonden aan de as Antwerpen-Luik. Als die as volledig aan een privé-operator wordt toevertrouwd, verliezen wij 60 procent van ons vrachtvervoer!

10.07 Eric Massin (PS) : Je ne dis pas le contraire. Je ne dis pas que l'on doit aller d'Amsterdam ou Rotterdam à Anvers par Montzen ou Mouscron. Je parle des trois corridors, dont chacun représente, selon B-Cargo, une dizaine de millions de tonnes de fret.

10.07 Eric Massin (PS): Ik ben het met u eens. Ik denk ook niet dat men langs Montzen of Moeskroen moet gaan als men van Amsterdam of Rotterdam naar Antwerpen wil gaan. Ik heb het over de drie corridors waarbij elke corridor volgens B-Cargo goed is voor een vrachtvolume van zo'n tien miljoen ton.

Pour la rentabilité, vous avez dit que plus l'on voyage sur le réseau belge, plus c'est intéressant pour B-Cargo. Or, la distance est plus importante entre Erquelines et Anvers qu'entre Montzen et Anvers. B-Cargo devrait donc gagner plus d'argent sur le réseau Ouest.

Wat de rendabiliteit betreft, heeft u gezegd dat het interessanter wordt voor B-Cargo naarmate meer kilometers op het Belgisch net worden afgelegd. De afstand tussen Erquelines en Antwerpen is echter groter dan die tussen Montzen en Antwerpen. B-Cargo zou dus meer geld moeten verdienen op het westelijk net.

10.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Elle prétend le contraire.

10.08 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Bij B-Cargo beweert men het tegendeel.

10.09 Eric Massin (PS) : Bien entendu, mais si l'on parle de distance, le raisonnement n'est pas valable. Je peux comprendre pour Athus-Meuse, où l'on traverse toute la Belgique. Mais ce n'est pas le cas ici.

10.09 Eric Massin (PS): Natuurlijk maar als men het over afstanden heeft, klopt die redenering niet. Ik kan dat begrijpen voor Athus-Meuse waarbij door heel België wordt gereden. In dit geval is het evenwel niet zo.

10.10 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Je ne pense pas que vous ayez raison

10.10 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ik denk niet dat u op dat punt gelijk heeft.

sur ce point.

L'incident est clos.

11 Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi sur "les abonnés de Belgacom bénéficiant du tarif social" (n° 7629)

11.01 Roel Deseyn (CD&V) : En 2003, Belgacom a contrôlé massivement les abonnés sociaux. Quelque 90 000 personnes ont dû prouver qu'elles avaient encore droit au tarif social. Mais elles ont eu si peu de temps pour en fournir la preuve qu'un certain nombre d'entre elles ont été abusivement obligées de payer le prix plein parce qu'elles n'avaient pas bouclé leur dossier à temps. Finalement, il a été décidé de rembourser rétroactivement les personnes lésées et de les faire bénéficier à nouveau du tarif social.

Le contrôle de tous les dossiers est-il terminé ? Chacun a-t-il été remboursé ? Le personnel peut-il fournir des informations erronées aux personnes concernées ? Belgacom a-t-il remboursé tout le monde ou seulement les personnes qui ont introduit une demande ?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : Belgacom et l'IBPT ont décidé de contacter individuellement les intéressés en ce qui concerne les 10 000 cas incertains. Cette opération est en cours et de nombreuses personnes ont déjà été remboursées. À ma connaissance, le personnel de Belgacom ne fournit pas d'informations erronées. Le dossier devrait être réglé pour la mi-septembre.

11.03 Roel Deseyn (CD&V) : Il est heureux que le dossier puisse être bouclé au bout de près de deux ans. Il avait déjà été suggéré précédemment d'éliminer les problèmes de ce type par une sélection et une combinaison automatiques dans le cadre de la banque-carrefour.

L'incident est clos.

12 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bancs aménagés dans les abris sur les quais de gare" (n° 7685)

12.01 Hilde Vautmans (VLD) : Le recueil de normes Revalor pour l'aménagement des gares ne prévoit pas de doter les abris aménagés sur les quais de gare de bancs qui prendraient trop de place. Le Comité des consommateurs demande

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk over "de sociale abonnees bij Belgacom" (nr. 7629)

11.01 Roel Deseyn (CD&V): In 2003 controleerde Belgacom massaal de sociale abonnees. Ongeveer 90 000 mensen moesten toen bewijzen dat ze nog recht hadden op het sociaal tarief. Ze kregen daar toen zo weinig tijd voor, dat een aantal van hen ten onrechte de volle prijs moest betalen omdat ze hun dossier niet tijdig rond kregen. Uiteindelijk werd beslist dat de gedupeerden retroactief zouden worden terugbetaald en opnieuw recht kregen op het sociaal tarief.

Is de controle van alles dossiers afgerond? Is iedereen terugbetaald? Mag het personeel verkeerde informatie geven aan rechthebbenden? Heeft Belgacom iedereen terugbetaald of alleen de personen die erom gevraagd hebben?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Voor de ongeveer 10 000 onduidelijke gevallen hebben Belgacom en het BIPT afgesproken om individueel contact op te nemen met de betrokkenen. Dat is bezig en veel mensen zijn al terugbetaald. Het personeel van Belgacom geeft geen foute informatie, voor zover ik weet.

De zaak zou achter de rug moeten zijn voor half september.

11.03 Roel Deseyn (CD&V): Het is goed dat de zaak na bijna twee jaar kan worden afgerond. Al eerder werd gesuggereerd om dergelijke problemen de wereld uit te helpen door automatische selectie en bestandenkoppeling in de kruispuntbank.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de zitbanken in de wachthuisjes op de perrons" (nr. 7685)

12.01 Hilde Vautmans (VLD): Volgens de normenbundel Revalor voor de inrichting van de stations mag men in de wachthuisjes op de perrons geen zitbanken maken omdat dat te veel plaats zou innemen. Het Comité van de Gebruikers vraagt in

dans un avis que tous les abris sur les quais de gare soient pourvus d'un banc.

Le ministre prendra-t-il des mesures pour tenir compte de l'avis ? Envisage-t-il d'adapter le Revalor ?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Le Revalor est une sorte de manuel qui n'est appliqué que depuis 2001, ce qui explique que bien des situations différentes subsistent dans la pratique.

Il s'agit d'aménager un maximum d'abris sans places assises car plus l'abri compte de places assises, moins il peut accueillir de voyageurs en cas de pluie.

Au cours des trois prochaines années, 220 millions d'euros seront consacrés à l'accueil des voyageurs. Si la somme est importante, elle ne permettra pas de tout réaliser. L'objectif prioritaire est de permettre à 75 % des gens de s'abriter par temps de pluie. C'est pourquoi les places assises seront aménagées à l'extérieur des abris. Si nous voulons doubler la capacité, les 226 millions ne suffiront pas. Nous avons fait le choix de ne pas laisser les gens sous la pluie.

12.03 Hilde Vautmans (VLD) : Je comprends le raisonnement du ministre mais, parmi les voyageurs, il y a beaucoup de personnes âgées. Quantité de choses sont déjà réalisées avec un budget modeste. Je plaide pour qu'on examine la situation individuelle de chaque gare car, dans les petites gares, ce besoin est réel. Si l'on se montrait moins rigide et qu'on prenait comme point de départ de la réflexion la situation de chaque gare et les voyageurs qui la fréquentent, on pourrait certainement trouver des solutions.

L'incident est clos.

13 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente d'ABX Logistics Worldwide" (n° 7688)

13.01 Olivier Chastel (MR) : Le groupe SNCB Holding a récemment confirmé l'existence d'un mémorandum of understanding relatif à la vente d'ABX Logistics Worldwide à un fonds d'investissements britannique. Cet accord est subordonné à une décision de l'Union européenne concernant le plan de restructuration d'ABX qui est attendue pour les prochains mois. Selon certaines sources, le montant de la vente serait d'un euro

un avis que tous les abris sur les quais de gare soient pourvus d'un banc.

Zal de minister stappen ondernemen om tegemoet te komen aan het advies? Heeft de minister plannen om Revalor aan te passen?

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands) : Revalor is een soort van handleiding, maar is pas sedert 2001 van toepassing. Daardoor bestaan er op het terrein nog heel wat andere zaken.

Men zorgt ervoor dat er zoveel mogelijk overdekte plaatsen zijn zonder zitplaatsen, want hoe meer zitplaatsen er zijn, hoe minder mensen kunnen schuilen bij regen.

Er wordt de komende drie jaar 220 miljoen euro besteed aan reizigersonthaal. Dat is vrij veel, maar daarmee kan niet alles. De prioriteit is om 75 procent van de capaciteit van de mensen te laten schuilen bij regen. De zitplaatsen komen daarom buiten de schuilplaatsen. Als we dubbel zoveel moeten doen, zal de 226 miljoen niet volstaan. Men heeft de keuze gemaakt om de mensen niet in de regen te laten.

12.03 Hilde Vautmans (VLD) : Ik begrijp de redenering van de minister, maar onder de reizigers zijn er heel wat ouderen. Met een beperkt budget wordt al heel veel gedaan. Ik pleit ervoor om dit te bekijken per station, want in kleine stations bestaat de nood zeker. Als men iets minder rigide is en vertrekt vanuit de toestand van het station en de reizigers, zijn oplossingen zeker mogelijk.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van ABX Logistics Worldwide" (nr. 7688)

13.01 Olivier Chastel (MR) : De NMBS Holding heeft onlangs het bestaan bevestigd van een *memorandum of understanding* over de verkoop van ABX Logistics Worldwide aan een Brits investeringsfonds. Die overeenkomst is afhankelijk van een beslissing van de Europese Unie over het herstructureringsplan van ABX die in de komende maanden wordt verwacht. Volgens sommige bronnen, zou de verkoopsom één symbolische

symbolique et le groupe d'investissement serait 3i. Ce dernier aurait l'intention de conserver l'équipe dirigeante, de maintenir le siège social à Bruxelles pendant quatre ans et envisagerait également l'entrée en bourse et la fusion de l'entreprise avec un grand opérateur.

Pourriez-vous nous éclairer quelque peu sur cette transaction, ses conséquences sur l'emploi et sur le partenariat existant entre ABX et La Poste en matière de petits colis ?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le 24 juin dernier, la SNCB Holding a confirmé l'existence d'un memorandum of understanding avec un fonds d'investissements pour l'acquisition de 100% des actions du groupe ABX Logistics Worldwide.

Dans le cadre de la privatisation de l'entreprise et au regard des plaintes déposées auprès de la Commission européenne, un tel accord s'imposait en vue de sauver ABX et de lui octroyer des moyens supplémentaires pour le redressement en cours.

L'accord prévoit le maintien du siège social à Bruxelles tandis que sa mise en œuvre est soumise à la condition suspensive d'approbation par la Commission européenne du plan de restructuration d'ABX tel que notifié à la Commission en février 2003 et complété en janvier 2005. Cette décision est attendue avant la fin de cette année.

Le montant de la vente a été fixé en fonction de la valeur de l'entreprise, du montant de ses dettes et de ses garanties. La SNCB a procédé à cette valorisation sur la base des conseils d'éminents banquiers et le prix de cession a été confirmé par une « fairness opinion » effectuée par une société d'audit de réputation internationale.

Cette opération n'aura pas de conséquence sur l'emploi en Belgique ni d'impact sur l'accord entre ABX Logistics et Taxipost dont le « due diligence » reste un pré-requis.

13.03 Olivier Chastel (MR): J'espère que le « due diligence » sera réalisé intelligemment afin d'éviter un second épisode Sabena.

L'incident est clos.

14 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les trains pour se rendre à la mer

euro bedragen en de investeringsgroep zou 3i zijn. 3i zou van plan zijn de directie te handhaven, de maatschappelijke zetel gedurende vier jaar in Brussel te behouden en zou ook een beursgang en een fusie van de onderneming met een grote operator overwegen.

Kan u enige uitleg verschaffen over deze transactie, de gevolgen voor de werkgelegenheid en voor het bestaande partnerschap tussen ABX en De Post inzake de pakjesdienst?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Op 24 juni jongstleden heeft de NMBS Holding het bestaan bevestigd van een *memorandum of understanding* met een investeringsfonds voor de aankoop van 100 procent van de aandelen van de ABX Logistics Worldwide groep.

In het kader van de privatisering van de onderneming en door de klachten die werden ingediend bij de Europese Commissie, drong een dergelijke overeenkomst zich op om ABX te redden en haar bijkomende middelen te verschaffen voor het aan de gang zijnde herstel.

De overeenkomst voorziet in het behoud van de maatschappelijke zetel in Brussel terwijl de uitvoering ervan onderworpen is aan de opschortende voorwaarde van de goedkeuring door de Europese Commissie van het herstructureringsplan van ABX zoals het ter kennis werd gebracht van de Commissie in februari 2003 en werd aangevuld in januari 2005. Die beslissing wordt verwacht vóór het einde van het jaar.

Het bedrag van de verkoop werd vastgesteld op grond van de waarde van het bedrijf, van het bedrag van de schulden en van de waarborgen. De NMBS heeft zich voor die waardeschatting door uitmuntende bankiers laten bijstaan en de verkoopprijs werd bevestigd aan de hand van een *fairness opinion* van een auditbedrijf met een internationale reputatie.

Die operatie zal geen gevolgen hebben voor de werkgelegenheid in België en zal evenmin een invloed hebben op het akkoord tussen ABX Logistics en Taxipost, waarvan de "due diligence" een noodzakelijke voorwaarde is.

13.03 Olivier Chastel (MR): Ik hoop dat men daarbij zijn gezond verstand zal gebruiken om een tweede Sabenadebacle te voorkomen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbindingen

du Nord à partir du Sud du pays" (n° 7703)

14.01 André Perpète (PS) : Une seule gare de la province de Luxembourg est desservie quotidiennement par un train direct à destination de la gare de Blankenberge, ce train quittant Arlon à 5 h 46.

Hormis ce train direct, les Luxembourgeois peuvent gagner Ostende en prenant une correspondance à Bruxelles et ce, au prix d'une longue attente.

Vous reconnaîtrez que de telles liaisons sont peu propices aux voyages en famille.

En outre, l'horaire d'été ne propose aucun train supplémentaire entre Arlon, Namur et Bruxelles malgré le fait que les habitants du Sud désireux de se rendre à la mer utilisent inévitablement cette ligne.

Des trains supplémentaires seront-ils prévus entre Arlon et Bruxelles durant les vacances d'été ?

Ne pourrait-on pas ajouter un train direct supplémentaire au départ d'Arlon et à destination d'Ostende ?

De même, ne pourrait-on pas prévoir des trains directs entre les gares de la ligne 162 et d'autres gares côtières durant l'été ?

La SNCB a-t-elle effectuée une étude sur un tel service ? Si tel est le cas, quel serait le coût de ce service ?

Au demeurant, nombreux sont les habitants de la région qui s'interrogent sur la suppression de la liaison directe entre Arlon et Blankenberge.

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Au regard de la situation financière de la SNCB, l'offre de trains touristiques a été revue en 2003 en tenant compte d'un impératif de rentabilité ; elle se concentre désormais sur le volume de sa clientèle potentielle.

Les trains les moins occupés ont été supprimés ; parmi ceux-ci figurait la liaison directe entre Arlon et Blankenberge.

Cela étant dit, la clientèle de la province de Luxembourg dispose de la liaison Luxembourg-Bruxelles prolongée vers Ostende. Une deuxième possibilité existe également vers Ostende moyennant correspondance à Bruxelles via le train touristique, ce qui permet de partir plus tard d'Arlon. Des impératifs de matériel roulant et de personnel ainsi que des temps de parcours assez longs limitent les perspectives de rentabilité de tels trains.

De plus, l'offre actuelle permet à la clientèle de l'axe Bruxelles-Luxembourg, moyennant une correspondance à Bruxelles, d'atteindre Blankenberge et Knokke toutes les heures en

tussen de Belgische kust en het zuiden van het land" (nr. 7703)

14.01 André Perpète (PS) : In de provincie Luxemburgs is er slechts één station dat over een dagelijkse treinverbinding met Blankenberge beschikt. Die trein vertrekt om 5.46 uur in Aarlen.

Een andere mogelijkheid is naar Oostende te sporen met een overstap in Brussel, waar de overstaptijd echter hoog oploopt. U zal moeten toegeven dat dat niet meteen de ideale omstandigheden zijn voor een gezinsuitstap.

Bovendien biedt de zomerdienstregeling geen bijkomende treinen tussen Aarlen, Namen en Brussel, terwijl de inwoners uit het zuiden van het land noodzakelijkerwijs via deze lijn naar de zeer sporen.

Zal er in de zomervakantie in bijkomende treinen worden voorzien tussen Aarlen en Brussel ?

Is het niet mogelijk om een extra rechtstreekse trein in te leggen voor de verbinding Aarlen-Ostende ?

Zou men in de zomer ook niet in rechtstreekse treinen kunnen voorzien tussen de stations van lijn 162 en andere kuststations ?

Heeft de NMBS daarover een studie uitgevoerd ? Zo ja, wat zou de kost zijn van een dergelijke dienst ?

Talrijke inwoners van die streek vragen zich trouwens af waarom de rechtstreekse verbinding tussen Aarlen en Blankenberge afgeschaft werd.

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) In het licht van de financiële toestand van de NMBS werd het aanbod van toeristentreinen in 2003 herzien waarbij rekening werd gehouden met de noodzakelijke rentabiliteit; voortaan spitst men zich toe op de potentiële cliënten.

De treinen met het kleinste aantal reizigers, onder meer de rechtstreekse verbinding Aarlen-Blankenberge, werden afgeschaft.

De reizigers uit de provincie Luxemburg beschikken evenwel over de verbinding Luxemburg-Brussel die wordt doorgetrokken naar Oostende. Een tweede mogelijkheid naar Oostende is de aansluiting te Brussel met de toeristentrein, waardoor het mogelijk wordt later te Aarlen te vertrekken. Beperkingen inzake het rollend materiaal en het personeel alsook de tamelijke lange reisduur beperken de mogelijke rentabiliteit van dergelijke treinen.

Het huidige aanbod maakt het de reizigers op de as Brussel-Luxemburg, door de aansluiting te Brussel, mogelijk om het uur naar Knokke en Blankenberge

Blankenberge et Knokke toutes les heures en semaine et durant le week-end et ce, à bord de voitures climatisées qui ne pourraient être garanties avec un train touristique supplémentaire.

14.03 André Perpète (PS) : Il s'agit d'un recul par rapport à ce qui prévalait auparavant et je le regrette.

L'incident est clos.

15 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la cabine EBP de Libramont" (n° 7704)

15.01 André Perpète (PS): La SNCB aurait décidé de placer un nouveau poste de signalisation sur la ligne 162 entre Ciney et Sterpenich et ce, en installant une cabine EBP en gare de Libramont. Ces investissements permettraient à Infrabel de faire des économies en terme de personnel de l'ordre de 40 à 50 emplois tandis que les performances de la ligne ne seraient pas améliorées.

A noter qu'à l'exception de cette cabine EBP, aucun investissement n'est programmé en vue de moderniser l'infrastructure et accroître la vitesse sur la ligne 162.

Or, ces investissements sont envisagés par le projet Eurocaprail dans le cadre d'un partenariat public-privé et s'imposent en raison de la vétusté de certains pylônes et des problèmes de voltage des caténaires lors des changements de saison et des intempéries.

Des investissements sont-ils prévus pour la rénovation de la ligne 162? Si tel est le cas, seront-ils pris en charge par la SNCB ou par Partenariat Public-Privé (PPP)?

En cas de PPP, la maintenance des installations restera-t-elle du ressort des cheminots?

Pourquoi des investissements de maintien de capacité ont-ils soudainement été orientés vers la formule PPP pourtant destinée à la mise en place de nouvelles infrastructures?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Des travaux de renouvellement destinés à maintenir la ligne 162 en bon état sont réalisés chaque année. Afin de moderniser l'axe, Infrabel met tout en œuvre pour réaliser dans les délais prévus une formule de partenariat public-privé dans le cadre de laquelle serait utilisé uniquement du personnel dépendant d'Infrabel ou d'une autre firme du groupe SNCB, en vertu d'une décision du Comité de concertation gouvernement fédéral-

te reizen tijdens de week en tijdens het weekend. De gebruikte wagons zijn uitgerust met airconditioning wat niet het geval is voor de bijkomende toeristentrein.

14.03 André Perpète (PS): In vergelijking met wat vroeger bestond, wordt een stap achterwaarts gezet en ik betreur dat.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het EBP-seinhuis van Libramont" (nr. 7704)

15.01 André Perpète (PS): Naar verluidt heeft de NMBS beslist om tussen Ciney en Sterpenich een nieuwe seinpost op lijn 162 in te richten. Daartoe zou in het station van Libramont een seinhuis met EBP worden gebouwd.

Dankzij die investeringen zou Infrabel veertig tot vijftig arbeidsplaatsen kunnen uitsparen, terwijl het vermogen van de lijn daarom niet noodzakelijk zou verbeteren.

Met uitzondering van dat EBP-seinhuis is trouwens in geen enkele investering voorzien om de bestaande infrastructuur te moderniseren en de snelheid op lijn 162 te verhogen.

Die investeringen zijn echter wel gepland in het project "Eurocaprail", en dit in het kader van het Publiek-Privaat Partnerschap (PPP). Ze zijn nodig omdat sommige pijlers verouderd zijn en omdat de spanning op de bovenleiding bij seizoenswissels en slechte weersomstandigheden voor problemen zorgt.

Zal in de modernisering van lijn 162 worden geïnvesteerd? Zo ja, zal de NMBS of het PPP daarvoor instaan?

Zal het spoorwegpersoneel in het laatste geval de infrastructuur blijven onderhouden?

Waarom werden investeringen om de capaciteit te behouden plots in de PPP-formule ondergebracht, terwijl die toch eerder op de aanleg van nieuwe infrastructuur is gericht?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Elk jaar worden er vernieuwingswerken uitgevoerd om lijn 162 in stand te houden. Om deze as te moderniseren stelt Infrabel alles in het werk om een formule van publiek-privaat partnership binnen de geplande termijn tot stand te brengen. In het kader van dit partnership zou enkel personeel van Infrabel of van een andere firma uit de NMBS-groep worden ingezet. Dit beantwoordt aan een beslissing genomen door het Overlegcomité in overleg met de

gouvernements régionaux visant à remédier à un manque de financement disponible tout en tenant compte de l'impossibilité d'aggraver la dette de la SNCB et des normes européennes de comptabilité nationale.

L'incident est clos.

16 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les horaires de vacances de la SNCB" (n° 7715)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Une semaine avant les vacances d'été, le nombre de voitures de certains trains a été réduit. Pendant la période de Noël, les horaires de vacances appliqués prématurément ont posé de nombreux problèmes, à la suite desquels la SNCB s'est engagée à mener une étude approfondie. Les horaires de vacances sont aujourd'hui adoptés prématurément étant donné que des rames supplémentaires sont nécessaires pour les trains IC vers la mer. Par ailleurs, environ 17 % des trains seraient hors service à cause d'une défaillance technique. Les voyages scolaires ont également été nombreux et ont contribué à augmenter le pourcentage de places assises réservées. Les navetteurs qui ont emprunté le train d'Ostende à Schaarbeek le 27 juin 2005 et celui d'Anvers à Jambes le 28 juin 2005 ont rencontré des désagréments importants à cause de cette situation.

Pourquoi des voitures sont-elles supprimées de certains convois une semaine plus tôt que d'habitude ? Pourquoi 17 % des trains sont-ils hors service à la suite de défaillances techniques ? Le nombre élevé de réservations effectuées par les écoles au cours de la semaine avant les vacances a-t-il été pris en considération ? Quels sont les résultats de l'étude de la SNCB relative aux horaires de vacances anticipés lors des vacances de Noël ?

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : Les modifications dans la composition des trains sont inévitables pendant la dernière semaine qui précède les vacances d'été. Dès ce moment-là, la SNCB doit tenir compte du commencement de la saison touristique et des nombreuses excursions scolaires planifiées. Pendant cette période transitoire, des problèmes de capacité sont constatés pour quelques trains mais les trains-navettes ne peuvent être prolongés étant donné que les rames sont utilisées ailleurs.

federale regering en de gewestregeringen om het gebrek aan beschikbare financiering op te vangen. Daarbij hield men rekening met het feit dat de schuld van de NMBS onmogelijk groter mag worden en dat de Europese normen inzake nationale boekhouding moeten nageleefd worden.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vakantiedienstregeling bij de NMBS" (nr. 7715)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Reeds een week voor de zomervakantie werden bepaalde treinen verkort. Tijdens de kerstperiode bleek de vervroegde vakantieregeling voor veel problemen te zorgen, waarna de NMBS beloofde om een grondige studie uit te voeren. Nu wordt de vakantieregeling vervroegd omdat er meer treinstellen nodig zijn voor IC-treinen naar zee. Ook zou ongeveer 17 procent van de treinen wegens een technisch defect aan de kant staan. Bovendien waren er veel schooluitstappen, wat een hoog percentage gereserveerde zitplaatsen opleverde. Pendelaars op de trein van Oostende naar Schaarbeek op 27 juni 2005 en op de trein van Antwerpen naar Jambes op 28 juni 2005 werden door deze problemen erg gehinderd.

Waarom worden bepaalde treinen een week vroeger dan normaal ingekort? Waarom staat 17 procent van de treinstellen aan de kant wegens technische defecten? Werd er rekening gehouden met het hoge aantal reservaties door scholen in de week voor de vakantie? Wat zijn de resultaten van de studie van de NMBS over de vervroegde vakantieregeling tijdens de kerstvakantie?

16.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Veranderingen aan de samenstelling van de treinen zijn onvermijdelijk in de laatste week voor de zomervakantie. De NMBS moet reeds rekening houden met het begin van het toeristisch seizoen en de vele geplande schooluitstappen. Tijdens deze overgangperiode zijn er op enkele treinen capaciteitsproblemen, maar de pendeltreinen kunnen niet worden verlengd omdat de treinstellen elders worden aangewend.

Un degré d'immobilisation de 15 % est normal. L'instauration anticipée des horaires de vacances ne résulte donc pas d'un problème de disponibilité de rames.

A partir du 1^{er} juillet, le nombre de navetteurs diminue et les excursions touristiques augmentent. La suroccupation des trains pendant la dernière semaine précédant les vacances peut difficilement être évitée puisqu'en cas de réservations, il est tenu compte des taux d'occupation moyens.

J'étais opposé à l'instauration anticipée des horaires de vacances à l'approche de la Noël mais les problèmes temporaires que nous venons de rencontrer s'expliquent par les tentatives d'amélioration de la gestion entreprises par la SNCB.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je suis conscient que la situation durant la dernière semaine précédant les vacances d'été a été pénible. Puisque le ministre a trouvé inacceptable l'instauration anticipée des horaires de vacances à l'approche de la Noël, j'espère que cette mesure ne sera pas reconduite l'an prochain. Je suggère que la SNCB évite d'immobiliser des rames pour des travaux d'entretien non urgents durant les dernières semaines précédant les vacances d'été.

L'incident est clos.

17 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le délabrement de la gare de Lodelinsart" (n° 7733)

17.01 Olivier Chastel (MR) : Le point d'arrêt de Lodelinsart est un bon exemple de la manière dont on peut décourager les usagers d'utiliser un point d'arrêt à force de vétusté et de manque de sécurité. Le tunnel sous voies permettant l'accès aux quais, notamment, est totalement insécurisant. Or, la gare de Lodelinsart est située dans une zone urbaine à forte densité de population et pourrait accueillir bien plus de voyageurs qu'aujourd'hui. La SNCB entend-elle améliorer le service dans cette gare ? Si oui, quelles mesures concrètes vont-elles être mises en œuvre ?

17.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Un projet d'aménagement des quais est à l'étude, qui rendrait inutile le tunnel sous voies. Sa réalisation dépend des résultats de l'étude et des possibilités budgétaires.

17.03 Olivier Chastel (MR) : Je remercie le

Een immobiliteitsgraad van 15 procent is normaal, zodat de vervroegde vakantieregeling niet het gevolg is van de beschikbaarheid van de treinstellen.

Vanaf 1 juli vermindert het aantal pendelaars en neemt het aantal toeristische uitstappen toe. Overbezetting tijdens de laatste week voor de vakantie kan moeilijk worden voorkomen, aangezien men bij reserveringen rekening houdt met de gemiddelde bezetting van de trein.

Ik ging niet akkoord met het invoeren van een vervroegde vakantieregeling rond kerstmis, maar de recente tijdelijke problemen komen voort uit een poging om tot een goed beheer te komen.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Ik begrijp dat de situatie tijdens de laatste week voor de zomervakantie moeilijk is. Aangezien de minister de vervroegde vakantieregeling rond kerstmis onaanvaardbaar vond, hoop ik dat die volgend jaar niet opnieuw zal worden toegepast. Misschien kan de NMBS niet-dringend onderhoud aan treinstellen vermijden tijdens de laatste weken voor de zomervakantie.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de slechte staat van het station van Lodelinsart" (nr. 7733)

17.01 Olivier Chastel (MR) : De stopplaats van Lodelinsart is een goed voorbeeld van hoe men de reizigers kan ontmoedigen er de trein te nemen: ze is totaal verouderd en onveilig. In de tunnel onder de sporen, die toegang geeft tot de perrons, krijgt men een onbehaaglijk gevoel. Het station te Lodelinsart bevindt zich nochtans in een dichtbevolkte stedelijke zone en zou vandaag veel meer reizigers kunnen ontvangen. Zal de NMBS de dienstverlening in dit station verbeteren? Zo ja, welke concrete maatregelen zal ze nemen?

17.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : Een project met betrekking tot de perrons ligt ter studie waardoor de tunnel overbodig wordt. De realisatie ervan is afhankelijk van de studie en van de budgettaire mogelijkheden.

17.03 Olivier Chastel (MR) : Ik dank de minister

ministre de laisser, au moins, subsister l'espoir.

omdat hij ten minste niet alle hoop wegneemt

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la recherche d'un partenaire pour La Poste" (n° 7744)

18 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de zoektocht naar een partner voor De Post" (nr. 7744)

18.01 Roel Deseyn (CD&V) : Ma question perd en partie sa raison d'être compte tenu des développements récents. Aujourd'hui, en effet, on en sait manifestement davantage sur le partenariat dans lequel La Poste va s'engager. Une décision définitive a-t-elle été prise à cet égard ? Des concessions ont-elles dû être faites lors des discussions ?

18.01 Roel Deseyn (CD&V): Door de meest recente ontwikkelingen vervalt een deel van mijn vraag. Blijkbaar is er nu meer zekerheid over het partnership dat De Post zal aangaan. Werd er definitief beslist om een samenwerking aan te gaan? Heeft men tijdens de besprekingen toegevingen moeten doen?

18.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : Il a été décidé de poursuivre les discussions avec la Poste danoise, les Postes française et néerlandaise n'étant plus intéressées. Ces services postaux avaient des points de vue fondamentalement différents. La Poste danoise était également à la recherche d'un partenaire, alors que la Poste néerlandaise souhaitait englober La Poste belge dans un grand ensemble. L'intégration de La Poste au sein d'un grand groupe aurait des répercussions négatives sur l'emploi.

18.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Er werd besloten om verder te praten met de Deense post nadat de Franse en de Nederlandse post niet meer geïnteresseerd waren. Er was een fundamenteel verschil tussen de standpunten van deze postdiensten. De Deense post was eveneens op zoek naar een partner, terwijl de Nederlandse post de Belgische post wou omvormen tot onderdeel van een groot geheel. Indien De Post deel zou uitmaken van een grote groep, zou de tewerkstelling echter verminderen.

La Poste danoise met l'accent sur la qualité du service et de la distribution du courrier. En ce qui concerne les magasins postaux, les Danois souhaitent accorder la priorité à la satisfaction du client plutôt qu'au nombre de magasins.

De Deense post legt de nadruk op de kwaliteit van de dienstverlening en de postbedeling. Inzake de postwinkels wil de Deense post allereerst kijken naar de tevredenheid van de klant en niet naar het aantal winkels.

Il faut surtout continuer à développer la distribution des publicités toutes-boîtes et la distribution des petits paquets.

Voor de bezorging van huis-aan-huisreclame en de pakjesbezorging wil men verder uitbouwen.

Je qualifierais le dialogue avec le CEO d'intéressant et de très ouvert, même si je m'attends à un durcissement la dernière semaine. Il faut s'y résoudre, il en va toujours ainsi.

De dialoog met de CEO was interessant en erg open, al vermoed ik dat er in de laatste week wel steviger zal worden gediscussieerd. Zo gaat dat altijd.

Je suis très optimiste par rapport à ce partenaire, un consortium de tous les « petits » me semble en effet une très bonne chose.

Ik ben erg optimistisch over deze partner, een consortium van alle 'kleintjes' lijkt mij een zeer goede zaak.

18.03 Roel Deseyn (CD&V) : La réponse du ministre offre une ébauche de garanties mais il convient de souligner qu'il n'a pas abordé la question de l'apport financier.

18.03 Roel Deseyn (CD&V): Het antwoord van de minister is een aanzet tot garanties. Hij heeft echter niets gezegd over de financiële inbreng.

18.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : Nos marges financières ont légèrement augmenté. En 2004, La Poste a enregistré un résultat positif et il en ira de même

18.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Onze financiële marges zijn wat groter geworden. In 2004 kon De Post een positief resultaat noteren en dit jaar zal dat niet anders zijn.

cette année. Qui plus est, en ce qui concerne l'aspect financier, les différences entre les deux offres sont minimales.

L'incident est clos.

19 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la concertation entre la SNCB et les associations de handicapés et de seniors" (n° 7753)

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mme Vautmans a déjà amplement évoqué le problème tout à l'heure. Je ne souhaite donc obtenir que quelques précisions du ministre.

Dans quelle mesure les associations de handicapés sont-elles consultées lors de l'élaboration du recueil de normes Revalor et des cahiers des charges pour l'achat du matériel roulant? Ces associations sont-elles consultées préalablement à l'élaboration des normes d'accueil et au réaménagement des gares?

19.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La SNCB examine ces dossiers avec le Conseil supérieur national pour les personnes handicapées. Quelques associations de personnes handicapées âgées en font également partie. L'avis du Conseil supérieur est recueilli sur l'initiative de la SNCB Holding.

L'objectif initial consiste toujours à réaménager l'ensemble d'une gare avant de passer à une autre.

19.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Et qu'en est-il des abris qui ne sont pas équipés de sièges?

19.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Compte tenu du budget relativement limité, soit 226 millions d'euros pour trois ans, seul un nombre limité d'abris pourront être aménagés. Puisqu'ils sont destinés à abriter les voyageurs, moins il y a de sièges, plus il y a de place.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'électrification des lignes 24 et 39" (n° 7759)
- de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'électrification de la ligne 24 (de la

Bovendien verschilde het financiële aspect van beide biedingen nauwelijks.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het overleg tussen de NMBS en gehandicapten- en seniorenverenigingen" (nr. 7753)

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw Vautmans heeft de problematiek daarnet al uitvoerig geschetst. Ik wil dus enkel nog een paar zaken van de minister vernemen.

In hoeverre worden de gehandicaptenverenigingen geraadpleegd bij het opstellen van de normenbundel Revalor en bij het opmaken van de bestekken voor de aankoop van nieuw rollend materiaal? Worden deze verenigingen op voorhand geconsulteerd bij het opstellen van de onthaalnormen en de herinrichting van de stations?

19.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De NMBS bespreekt deze zaken met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. Daarbij horen ook enkele verenigingen van senioren met een handicap. Het advies van de Hoge Raad wordt ingewonnen op initiatief van de NMBS Holding.

Het uitgangspunt is steeds dat een station in zijn geheel wordt aangepakt vooraleer er aan een ander wordt begonnen.

19.03 Jef Van den Bergh (CD&V): En hoe zit het met de wachthuisjes zonder zitplaatsen?

19.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Gezien het niet al te ruime budget – 226 miljoen euro voor drie jaar – kan men maar een beperkt aantal wachthuisjes zetten. Die huisjes dienen om te schuilen: hoe minder zitbanken, hoe meer mensen kunnen schuilen.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van

- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de elektrificatie van de lijnen 24 en 39" (nr. 7759)
- de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de elektrificatie van

gare de Montzen à la frontière allemande)" (nr. 7771)

20.01 André Frédéric (PS): Le transport de marchandises du port d'Anvers vers le bassin de la Ruhr passe par la gare de Montzen, sur la ligne 24. Cette gare en croissance constante n'est pourtant exploitée qu'à la moitié de sa capacité. La création d'une nouvelle ligne vers l'Allemagne ne devrait être envisagée que si la ligne 24 était saturée, ce qui est loin d'être le cas. D'autant plus que de récents investissements ont encore augmenté l'attractivité de cette ligne.

Le 20 décembre dernier, j'avais insisté en cette commission sur la nécessité d'électrifier complètement cette ligne ainsi que la ligne 39. Vous m'aviez certifié que ces électrifications étaient prévues dans le plan d'entreprise 2003-2007. Or, j'apprends aujourd'hui que le comité de direction de la SNCB aurait décidé de stopper l'électrification en cours de la ligne 24, en plein travaux, et de suspendre celle de la ligne 39.

Pourriez-vous me confirmer ces informations ? Quelles sont les raisons de l'arrêt des travaux ? Quand pourraient-ils recommencer ? Quels sont vos projets pour la gare de Montzen ?

20.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): L'ancienne SNCB avait décidé d'électrifier les lignes 24 et 39 pour acheminer le trafic B-Cargo s.vers l'Allemagne. Récemment, la SNCB a gelé la commande de locomotives électriques, pour privilégier la traction diesel. Infrabel s'est demandé si les travaux d'électrification avaient encore un sens, compte tenu de cette décision. Ce 5 juillet, il a confirmé l'électrification de la ligne 39, vu l'état d'avancement des travaux. En revanche, rien n'a encore été arrêté concernant la ligne 24.

Concernant l'IJzeren Rijn, nous comptons, suite à la décision de la Cour d'arbitrage de La Haye, faire circuler rapidement des convois dans des conditions acceptables mais l'entrée en service du Deurganckdock et d'autres investissements à Anvers devant entraîner une croissance importante du trafic vers 2015-2020, Montzen seul ne suffira plus. L'IJzeren Rijn ne se réalisera donc pas au détriment de la ligne 24, la SNCB ayant besoin des deux accès pour assurer le trafic des conteneurs.

20.03 André Frédéric (PS): Concernant la ligne 24, des investissements ont déjà été faits, ce qui pourrait poser problème. Personnellement, si l'on

lijn 24 (van het station van Montzen tot aan de Duitse grens)" (nr. 7771)

20.01 André Frédéric (PS): Het goederenvervoer van de haven van Antwerpen naar het Ruhrbekken gebeurt via het station van Montzen, op de lijn 24. Van dit station dat voortdurend groeit wordt evenwel slechts de helft geëxploiteerd. De invoering van een nieuwe lijn naar Duitsland zou slechts mogen worden overwogen wanneer de lijn 24 verzadigd zou zijn, wat zeker niet het geval is. Te meer daar recente investeringen de aantrekkingskracht van deze lijn hebben verhoogd.

Op 20 december jongstleden heb ik in deze commissie aangedrongen op de noodzaak deze lijn alsook de lijn 39 volledig te elektrificeren. U hebt mij de verzekering gegeven dat die elektrificatie gepland was in het bedrijfsplan 2003-2007. Nu verneem ik echter dat het directiecomité van de NMBS beslist zou hebben de elektrificatie van de lijn die volop aan de gang is, stop te zetten en die van de lijn 39 op te schorten.

Kan u die inlichtingen bevestigen? Waarom worden de werkzaamheden stopgezet? Wanneer zullen zij worden hervat? Wat zijn uw plannen voor het station van Montzen?

20.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De gewezen NMBS has beslist de lijnen 24 en 39 te elektrificeren om het verkeer B-Cargo naar Duitsland te leiden. De NMBS heeft onlangs de bestelling van elektrische lokomotieven naar Duitsland bevroren ten voordele van de dieselltractie. Infrabel heeft zich afgevraagd of de elektrificatiewerken nog een zin hadden, gelet op die beslissing. Op 5 juli werd de elektrificatie van de lijn 39 bevestigd, gelet op de voortgang van de werken. Met betrekking tot de lijn 24 werd echter nog niets beslist.

Inzake de IJzeren Rijn is het zo dat ingevolge de beslissing van het Arbitragehof van Den Haag, snelle konvooien in aanvaardbare voorwaarden, het in dienst nemen hen het Deurganckdok en andere investeringen in Antwerpen een belangrijke stijging van het verkeer tegen 2015-2020 zullen meebrengen zodat Montzen niet langer zal volstaan. De IJzeren Rijn wordt dus niet gerealiseerd ten koste van de lijn 24, maar de NMBS moet over twee toegangen beschikken om het containervervoer te waarborgen

20.03 André Frédéric (PS): Inzake lijn 24 heeft men reeds investeringen gerealiseerd, wat voor problemen zou kunnen zorgen. Wat mij betreft heb

respecte la ligne 24 et le maintien de l'activité sur le site de Montzen pendant vingt ans, l'IJzeren Rijn ne me pose pas de problème.

L'incident est clos.

La discussion des questions se termine à 16 h 32.

ik geen moeite met de IJzeren Rijn als lijn 24 er niet onder lijdt en de activiteit in Montzen nog twintig jaar gehandhaafd wordt.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.32 uur.