



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

14-11-2005

Après-midi

maandag

14-11-2005

Namiddag

SOMMAIRE

- Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accès à l'ADSL en province de Luxembourg" (n° 8513) 1
Orateurs: Joseph Arens, Bruno Tuybens,
 secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la reprise d'ABX par un investisseur privé" (n° 8729) 2
Orateurs: Olivier Chastel, Bruno Tuybens,
 secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Questions jointes de 4
- Mme Zoé Genot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan de restructuration de Belgacom" (n° 8767) 4
- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la restructuration de Belgacom" (n° 8898) 4
Orateurs: Zoé Genot, Karine Lalieux, Bruno Tuybens,
 secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences du changement d'option de la SNCB à propos des partenariats public-privé" (n° 8414) 9
Orateurs: François Bellot, Bruno Tuybens,
 secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de M. Eric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne 124bis de la SNCB" (n° 8717) 9
Orateurs: , Bruno Tuybens,
 secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de Mme Greet van Gool au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le label 'BlindSurfer' pour le site internet de la SNCB" (n° 8723) 10
Orateurs: Greet van Gool, Bruno Tuybens,
 secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la 12

INHOUD

- Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toegang tot ADSL in de provincie Luxemburg" (nr. 8513) 1
Sprekers: Joseph Arens, Bruno Tuybens,
 Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overname van ABX door een particuliere investeerder" (nr. 8729) 2
Sprekers: Olivier Chastel, Bruno Tuybens,
 Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Samengevoegde vragen van 4
- mevrouw Zoé Genot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het herstructureringsplan voor Belgacom" (nr. 8767) 4
- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herstructurering van Belgacom" (nr. 8898) 4
Sprekers: Zoé Genot, Karine Lalieux, Bruno Tuybens,
 Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de koerswijziging van de NMBS met betrekking tot de publiek-private partnerschappen" (nr. 8414) 9
Sprekers: François Bellot, Bruno Tuybens,
 Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "lijn 124bis van de NMBS" (nr. 8717) 9
Sprekers: , Bruno Tuybens,
 Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het blindsurferlabel bij de website van de NMBS" (nr. 8723) 10
Sprekers: Greet van Gool, Bruno Tuybens,
 Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, 12

ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services et produits postaux distribués dans les Points Poste" (n° 8768)

Orateurs: **Jean-Marc Delizée, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de postproducten en -diensten die in de PostPunten worden aangeboden" (nr. 8768)

Sprekers: **Jean-Marc Delizée, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir de la ligne 165" (n° 8787)

Orateurs: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van lijn 165" (nr. 8787)

Sprekers: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de Mme Marleen Govaerts au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la restructuration de La Poste" (n° 8804)

Orateurs: **Marleen Govaerts, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herstructurering van De Post" (nr. 8804)

Sprekers: **Marleen Govaerts, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les conséquences du nouvel horaire de la liaison SNCB à destination de la ville de Grammont et au départ de celle-ci" (n° 8817)

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gevolgen van de nieuwe NMBS-dienstregeling van en naar Geraardsbergen" (nr. 8817)

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Éric Massin au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le vieillissement du personnel de la SNCB" (n° 8865)

Orateurs: **Eric Massin, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veroudering van het NMBS-personeel" (nr. 8865)

Sprekers: **Eric Massin, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Questions jointes de

18 Samengevoegde vragen van 18

- M. Eric Massin au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les agressions sur diverses lignes de la SNCB, en particulier celle entre Bruxelles et Charleroi" (n° 8875)

18 - de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de agressie op diverse NMBS-lijnen, met name op de lijn Brussel-Charleroi" (nr. 8875)

- M. Olivier Chastel au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les mesures de sécurité renforcées sur la ligne ferroviaire Charleroi-Bruxelles" (n° 8900)

Orateurs: **Eric Massin, Olivier Chastel, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

18 - de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitbreiding van de veiligheidsmaatregelen op de spoorlijn Charleroi-Brussel" (nr. 8900)

Sprekers: **Eric Massin, Olivier Chastel, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la

21 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de 21
staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la clé de répartition 60/40 dans le transport de marchandises" (n° 8879)

Orateurs: Patrick De Groote, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de 60/40-verhouding in het goederenvervoer" (nr. 8879)

Sprekers: Patrick De Groote, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de l'arrêt 'le Campinaire' à Farciennes" (n° 8901)

Orateurs: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

22 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van de stopplaats 'le Campinaire' te Farciennes" (nr. 8901)

Sprekers: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan Malaga de la SNCB" (n° 8922)

Orateurs: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

23 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het Malaga-plan van de NMBS" (nr. 8922)

Sprekers: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du dernier tronçon wallon de la ligne de chemin de fer 86" (n° 8923)

Orateurs: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

25 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het laatste Waalse baanvak van spoorlijn 86" (nr. 8923)

Sprekers: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le financement du projet Diabolo" (n° 8944)

Orateurs: Carl Devlies, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

26 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de financiering van het Diabolo-project" (nr. 8944)

Sprekers: Carl Devlies, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les liaisons ferroviaires internationales au départ de la gare de Louvain" (n° 8945)

Orateurs: Carl Devlies, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

27 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de internationale treinverbindingen vanuit het station van Leuven" (nr. 8945)

Sprekers: Carl Devlies, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de confort pour les voyageurs à la gare de Louvain" (n° 8946)

Orateurs: Carl Devlies, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

28 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebrek aan reizigerscomfort in het station van Leuven" (nr. 8946)

Sprekers: Carl Devlies, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la

29 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en

consommation sur "le recours aux statistiques relatives à l'embarquement en vue de l'aménagement des gares ferroviaires" (n° 8894)

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le préavis de grève déposé par les syndicats à la suite de l'instauration du système Georoute 2 à La Poste" (n° 8939)

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir du transport ferroviaire des marchandises" (n° 8947)

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**,
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Consumentenzaken over "het gebruik van instapcijfers voor de inrichting van treinstations" (nr. 8894)

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stakingsaanzegging van de vakbonden naar aanleiding van de invoering van Georoute 2 bij De Post" (nr. 8939)

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van de spoorvracht" (nr. 8947)

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**,
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 14 NOVEMBRE 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 14 NOVEMBER 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 05 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accès à l'ADSL en province de Luxembourg" (n° 8513)

01.01 **Joseph Arens** (cdH) : C'est le manque de personnel d'étude et d'exécution qui est la cause principale des retards pris dans les projets d'accroissement de la couverture ADSL de Belgacom dans la province de Luxembourg, où plus de cent clients subissent des retards de six mois. A part cela, le contrat de gestion national serait respecté ... Il ne resterait plus que vingt-cinq agents dans les bureaux d'études, qui en comptaient plus de cent en 1998. Que compte faire cette entreprise ?

01.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*): Il n'est pas exact que, dans la province de Luxembourg, une centaine de clients subissent six mois de retards. Le délai moyen d'obtention d'une ligne ADSL était au mois de septembre dernier de treize jours calendrier, de vingt-trois jours calendrier avec intervention chez le client et de quarante et un jours calendrier avec travaux de « jointage ». Pour les dérangements, les délais étaient de quarante-neuf heures pour les cas simples et de cent vingt heures en cas de « jointage ».

Le délai maximum d'intervention est de vingt-six jours calendrier.

L'ADSL atteint aujourd'hui un taux de couverture de

De vergadering wordt geopend om 14.05 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toegang tot ADSL in de provincie Luxemburg" (nr. 8513)

01.01 **Joseph Arens** (cdH): De opgelopen achterstand bij de plannen om het bereik van de ADSL-technologie van Belgacom in de provincie Luxemburg te vergroten is in de eerste plaats te wijten aan personeelsgebrek in de studie- en uitvoerende diensten. In Luxemburg wachten ruim honderd klanten al zes maanden op een aansluiting. Afgezien daarvan zou het nationale beheerscontract nagekomen worden. In de studiediensten zouden er nog maar 25 mensen werken, tegen meer dan 100 in 1998. Wat gaat Belgacom doen?

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Het klopt niet dat een honderdtal klanten in de provincie Luxemburg zes maanden op hun ADSL-aansluiting moeten wachten. In september van dit jaar bedroeg de gemiddelde wachttijd dertien kalenderdagen ; indien bij de klant thuis moet worden gewerkt, 23 kalenderdagen ; indien een koppeling moet worden gemaakt, 41 kalenderdagen. Bij storingen bedroeg de wachttijd 49 uur voor eenvoudige gevallen en 120 uur voor koppelingen.

De maximale termijn voor een interventie bedraagt zesentwintig kalenderdagen.

Momenteel heeft 98,5 procent van de bevolking op

98,5 % de la population au plan national et de 94 % en province de Luxembourg. Belgacom est un des rares opérateurs à avoir opéré un tel déploiement. Aucune contrainte légale n'impose un tel niveau de couverture, mais les importants investissements consentis permettront d'apporter des solutions techniques pour 45 % des clients ne disposant pas de l'ADSL pour le moment. Le déploiement haut débit VDSL est lui aussi en cours, à Arlon, Attert, Aubange, Messancy, Meix-devant-Virton, Virton, Saint-Léger et Marche.

Pour 2007 et 2008, d'autres investissements sont au programme, pour Bastogne, Neufchâteau et Musson.

Les effectifs des bureaux d'études sont adaptés aux besoins actuels. Toutes les demandes de plans pour la Wallonie et pour les Bruxellois francophones sont traitées à Namur et le support aux électriciens, « jointeurs » et techniciens est pris en charge par Charleroi pour toute la Wallonie.

Il n'existe pas de problèmes majeurs en matière d'approvisionnement en matériel.

01.03 Joseph Arens (cdH) : Quelque 6% des habitants de ma province ne disposent toujours pas de l'accès à l'ADSL et je n'ai pas encore de réponse à ma suggestion de leur réserver un tarif téléphonique préférentiel.

L'incident est clos.

02 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la reprise d'ABX par un investisseur privé" (n° 8729)

02.01 Olivier Chastel (MR) : Le 24 octobre dernier, M. Haek, l'administrateur délégué de la Holding SNCB, annonçait la reprise d'ABX par un investisseur européen ainsi que la réalisation à venir d'un « due diligence » en précisant que la Commission européenne rendrait probablement son avis sur la conformité de ces opérations financières au-delà de la fin de l'année. Pourriez-vous nous fournir le calendrier prévisionnel des étapes de la négociation ?

De même, à quel stade se trouve la procédure introduite auprès de la Commission européenne ?

national niveau toegang tot de ADSL-technologie. In de provincie Luxemburg ligt die technologie binnen het bereik van 94 procent van de bevolking. Belgacom is een van de weinige operatoren die zo'n inspanning gedaan heeft. Wettelijk gezien is de operator helemaal niet verplicht het bereik van de technologie zo groot te maken, maar dankzij de omvangrijke investeringen zal voor 45 procent van de cliënteel die nu niet over een ADSL-lijn beschikt, een technische oplossing kunnen worden gevonden. Ook VDSL is in opmars, en is nu al beschikbaar in Aarlen, Attert, Aubange, Messancy, Meix-devant-Virton, Virton, Saint-Léger en Marche.

Voor 2007 en 2008 zijn er andere investeringen gepland in Bastenaken, Neufchâteau en Musson. Het aantal personeelsleden van de studiediensten is aangepast aan de huidige behoeften. Alle aanvragen met betrekking tot plannen voor Wallonië en de Franstalige Brusselaars worden in Namen behandeld en Charleroi neemt de ondersteuning van de elektriciens, de personen die voor de aansluitingen instaan en de technici voor heel Wallonië voor zijn rekening. Er zijn geen grote problemen op het stuk van de levering van de apparatuur.

01.03 Joseph Arens (cdH): In mijn provincie heeft ongeveer zes procent van de bevolking nog steeds geen toegang tot ADSL. Op mijn voorstel om hen een gunsttarief voor de telefoonverbinding toe te kennen, heb ik bovendien nog geen antwoord gekregen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overname van ABX door een particuliere investeerder" (nr. 8729)

02.01 Olivier Chastel (MR): Op 24 oktober jongstleden kondigde gedelegeerd bestuurder van de NMBS Holding Jannie Haeck aan dat ABX overgenomen wordt door een Europese investeerder en dat er een due diligence zou worden verricht. Hij voegde er meteen aan toe dat de Europese Commissie zich wellicht pas volgend jaar over de conformiteit van deze financiële operaties zou uitspreken. De details van de reddingsoperatie voor ABX mogen in dit stadium begrijpelijkerwijs niet bekend gemaakt worden, maar kan u ons niettemin het vooropgestelde tijdpad voor de onderscheiden onderhandelingsfases meedelen? In welk stadium bevindt zich de bij de Europese Commissie

M. Haek mentionne un montant de transaction fluctuant entre 1 euro et 50 millions d'euros en affirmant ne pas attendre grand fruit du produit de la cession.

Un seuil minimal existe-t-il pour l'actionnaire public ? Si tel est le cas, quel est-il ?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Dans le cadre du projet de privatisation d'ABX, le 24 juin dernier, la SNCB Holding confirmait la conclusion d'un « memorandum of understanding » avec un fonds d'investissement européen pour l'acquisition de 100% des actions d'ABX Logistics Worldwide.

La société acquéresse est un des fonds de « private equity », coté en bourse, qui compte parmi les plus anciens et les plus grands du marché européen. Après le redressement du groupe, cet actionnaire permettra de garantir le développement futur d'ABX.

L'accord prévoit le maintien d'une gestion centralisée depuis le siège du groupe en Belgique. La mise en œuvre de ce "memorandum of understanding" est soumise à la condition suspensive d'approbation de la Commission européenne du plan de restructuration du groupe ABX notifiée en février 2003 par la Commission et complétée en janvier 2005. La décision de la Commission est attendue avant la fin du mois. Le dossier est donc dans sa phase finale.

La SNCB Holding et l'acquéreur doivent décider de la date de démarrage de la "due diligence" préalable à la clôture de la transaction. Cette phase durera environ deux mois et pourrait démarrer à la fin du mois ou au début du mois prochain.

A ce stade, la SNCB Holding ne peut communiquer les détails de la transaction et celle-ci ne sera mise en œuvre qu'après une décision de la Commission européenne.

En outre, la SNCB Holding et son actionnaire veillent à ce que la privatisation d'ABX Logistics se fasse à un prix de marché et une société d'audit indépendante confirme que le prix proposé correspond bien à la valeur de marché tenant compte des actifs, dettes et engagements hors bilan.

ingestelde procedure?

Volgens de heer Haeck is er met de transactie een bedrag tussen 1 euro en 50 miljoen euro gemoeid. Hij verwacht overigens niet dat de overdracht veel zal opbrengen.

Bestaat er een ondergrens voor de overheidsaandeelhouder? Zo ja, op welk bedrag ligt die grens?

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): In het kader van het privatiseringsproject van ABX bevestigde de NMBS Holding op 24 juni van dit jaar dat met een Europees investeringsfonds een "memorandum of understanding" werd afgesloten omtrent de verwerving van 100 procent van de aandelen van ABX Logistics Worldwide.

De overnemer is een van de oudste en grootste beursgenoteerde private-equityfondsen op de Europese markt. Na het herstel van de groep, zal die aandeelhouder de toekomstige ontwikkeling van ABX kunnen verzekeren.

Het akkoord voorziet in het behoud van een centraal beheer vanuit de maatschappelijke zetel in België. De uitvoering van dat "memorandum of understanding" is afhankelijk van de opschortende voorwaarde van de goedkeuring door de Europese Commissie van het herstructureringsplan van ABX, dat in februari 2003 ter kennis van de Commissie werd gebracht en in januari 2005 werd aangevuld. De beslissing van de Commissie wordt voor eind deze maand verwacht. Het dossier zit dus in de eindfase.

De NMBS Holding en de overnemer moeten beslissen wanneer de fase van due diligence die het afsluiten van de transactie voorafgaat, zal ingaan. Die fase duurt zo'n twee maanden en zou eind deze of begin volgende maand van start kunnen gaan.

In dit stadium kan de NMBS Holding de details van de transactie nog niet vrijgeven. Die zal hoe dan ook pas ten uitvoer worden gelegd nadat de Europese Commissie een beslissing heeft genomen.

De NMBS Holding en haar aandeelhouder waken er bovendien over dat de privatisering van ABX Logistics tegen een marktprijs geschiedt en een onafhankelijk auditbedrijf bevestigt dat de voorgestelde prijs overeenstemt met de marktwaarde, rekening houdend met de activa, de schulden en de niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Dans l'attente de la décision de la Commission européenne, nous ne pouvons fournir davantage de détails en la matière.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- Mme Zoé Genot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan de restructuration de Belgacom" (n° 8767)

- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la restructuration de Belgacom" (n° 8898)

03.01 Zoé Genot (ECOLO): Dans le cadre des restructurations en cours au sein de Belgacom, la réponse de votre prédécesseur à Mme Lalieux a accentué les tensions parmi les travailleurs de l'entreprise.

Ce plan vise quelque 500 collaborateurs et déclarer que ces personnes attendent la fin de la journée pour rentrer à la maison travestit la réalité et injurie les membres de ce « pool ». Bien que sans travail fixe, ces personnes sont productives et n'ont jamais demandé à intégrer ledit « pool ». Elles ne peuvent dès lors être pénalisées par un plan de restructuration sévère. En outre, ces mesures sont en contradiction avec le discours gouvernemental actuel puisqu'elles prévoient notamment une dégressivité du travail, la pension obligatoire à 60 ans et le licenciement des personnes présentant des inaptitudes médicales.

De telles dispositions antisociales sont inacceptables de la part d'une entreprise ayant réalisé des bénéfices s'élevant à un milliard en 2004.

Pourriez-vous nous dire quelles solutions ont été mises en œuvre pour les employés qui ne pouvaient pas être recasés en interne et quels en sont les résultats?

Quelles formations ont-elles été offertes aux membres du pool? Quelles sont les propositions avancées? Ces dernières sont-elles adaptées?

La fermeture de certains postes de travail entrave le reclassement en interne. Dès lors et en externe, comment l'entreprise accompagnera-t-elle les personnes visées par les futures restructurations?

Comment expliquez-vous la précarité imposée aux employés occupant une fonction stable depuis leur affectation au pool?

In afwachting van de beslissing van de Europese Commissie kunnen wij geen verdere inlichtingen ter zake verstrekken.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Zoé Genot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het herstructureringsplan voor Belgacom" (nr. 8767)

- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herstructurering van Belgacom" (nr. 8898)

03.01 Zoé Genot (ECOLO): Het antwoord van uw voorganger aan mevrouw Lalieux inzake het huidige herstructureringsplan van Belgacom heeft de spanning bij het personeel van dit overheidsbedrijf nog aangewakkerd.

Een vijfhonderdtal werknemers wordt door dit plan met ontslag bedreigd. De bewering dat de leden van die "pool" toch niets om handen hebben, was niet alleen een kaakslag voor die personeelsleden, maar bovendien een verdraaiing van de feiten. Die mensen hebben misschien geen vaste taken, maar draaien toch in het bedrijf mee en hebben er nooit om verzocht om in die "pool" te worden opgenomen. Ze mogen bijgevolg niet het slachtoffer worden van een strak herstructureringsplan. Bovendien staan die maatregelen haaks op wat de regering verklaart. Ze voorzien immers in een degressiviteit van de tewerkstelling, een verplichte pensionering op de leeftijd van 60 jaar en het ontslag van medisch ongeschikt personeel.

Het is onaanvaardbaar dat een onderneming die in 2004 bijna een miljard euro winst heeft geboekt dergelijke asociale maatregelen treft.

Wat gebeurde met de bedienden die niet elders in het bedrijf aan de slag konden? Met welk resultaat? Welke opleidingen werden de leden van de pool aangeboden? Welke oplossingen worden voorgesteld? Worden die laatste aangepast?

Door de schrapping van een aantal arbeidsplaatsen wordt het moeilijk het getroffen personeel binnen het bedrijf een nieuwe betrekking aan te bieden. Hoe ziet Belgacom de externe begeleiding van de slachtoffers van de toekomstige herstructureringen?

Hoe verklaart u dat bedienden die, sinds ze bij de pool werden ingedeeld een stabiele baan hebben,

Dans le cadre des discussions sur les fins de carrière, n'illustre-t-on pas le modèle parfait de ce qu'il faut éviter?

03.02 Karine Lalieux (PS): Le 13 octobre dernier, j'interrogeais votre prédécesseur sur le plan de restructuration Belgacom. Ce dernier s'articule autour de licenciements secs malgré que l'entreprise publique autonome ait engrangé des bénéfices non négligeables. On assiste d'une part à des licenciements et, d'autre part, à des mises en disponibilité de travailleurs n'ayant pu se reconverter.

Dans sa réponse, M. Vande Lanotte affirmait chercher une solution pour les 700 à 1000 employés désormais sans emploi. Les nombreux programmes développés attestent du sérieux avec lequel le gouvernement abordait ce dossier. Je pense notamment à la carte d'identité électronique, aux centres d'appel de la police ou encore au tutorat.

Toutefois, ces derniers n'ont pas permis d'effacer la réalité des travailleurs en recherche de reconversion.

La réponse de M. Vande Lanotte a heurté de nombreux travailleurs.

Il semble que Belgacom ait omis de mentionner au ministre la réalité de ce pool de reconversion, notamment l'absence de réelles possibilités de reconversion au sein de l'entreprise, le transfert des travailleurs d'un service à l'autre sans formation préalable, le peu de postes à pourvoir, tant en interne qu'en externe, et l'absence d'informations préalables au personnel statutaire sur le fait que la participation au pool de mobilité des personnes placées à l'extérieur était une alternative à la mise en disponibilité. Ces personnes ne savaient pas qu'en cas de refus, elles seraient mises en disponibilité structurelle.

La communication du gouvernement au sujet du pool externe se résumait à l'affirmation : « vous pouvez y aller, mais sur base volontaire ».

Le ministre avait laissé entendre que le plan de restructuration ne concernait que quelques « irréductibles », qui n'avaient rien fait pour trouver un job. Or, aujourd'hui, il apparaît que des centaines de travailleurs sont concernés ! Les témoignages que nous recevons le confirment.

Dans ce climat détestable pour une entreprise cotée en bourse, bien que l'État en soit le principal

nu werkonzeker worden?

Is dit, in het licht van het eindeloopbaandebat, niet een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet?

03.02 Karine Lalieux (PS): Op 13 oktober heb ik uw voorganger over het herstructureringsplan van Belgacom ondervraagd. Dat draait rond naakte ontslagen, ondanks de aardige winst die het bedrijf binnen wist te rijven. Enerzijds worden dus mensen op straat gezet, anderzijds worden de werknemers voor wie beroepsomschakeling geen oplossing bood, ter beschikking gesteld.

In zijn antwoord bevestigde de heer Vande Lanotte dat hij naar een oplossing zocht voor de 700 à 1000 voortaan werkloze bedienden. De talrijke programma's die op poten werden gezet, tonen aan dat het de regering ernst was met dit dossier. Ik denk onder meer aan de elektronische identiteitskaart, de callcentra van de politie en het peterschap.

Die maatregelen waren echter niet voldoende om iedereen aan een nieuwe job te helpen.

Het antwoord van de heer Vande Lanotte heeft heel wat werknemers gekwetst.

Belgacom vertelde de minister blijkbaar niet de volledige waarheid over die reconversiepool, namelijk de afwezigheid van echte reconversiemogelijkheden in het bedrijf, de overplaatsing van werknemers zonder voorafgaande opleiding, het geringe aantal te begeven arbeidsplaatsen, zowel in als buiten het bedrijf, alsook het gebrek aan voorafgaande informatie aan de statutaire personeelsleden over het feit dat hun deelname aan de externe mobiliteitspool een alternatief vormde voor de terbeschikkingstelling. Die personen wisten niet dat een weigering tot een structurele terbeschikkingstelling zou leiden.

De regering heeft dan ook in verband met de externe pool zonder meer gezegd: "u kan erin stappen maar op vrijwillige basis".

De minister had laten verstaan dat het herstructureringsplan enkel gold voor een kleine groep "onverzettelijken" die niets ondernomen hadden om een baan te vinden. Vandaag blijkt echter dat het gaat om honderden werknemers! De getuigenissen die wij ontvangen bevestigen dat.

In dat voor een beursgenoteerd bedrijf – weliswaar met de overheid als

actionnaire, la direction continue à vouloir restructurer et réduire les coûts.

meerderheidsaandeelhouder – zeer slecht klimaat, blijft de directie plannen koesteren om te herstructureren en de kosten te verminderen.

La décision de la Commission paritaire du 19 octobre de fermer les gaps, c'est-à-dire de supprimer toute possibilité de trouver un poste à l'intérieur de l'entreprise, montre que celle-ci ne souhaite pas reclasser ses travailleurs. C'est un très mauvais signal !

De beslissing van het Paritair Comité van 19 oktober om de gaps te sluiten, met andere woorden iedere mogelijkheid te schrappen om een baan binnen het bedrijf te vinden, toont aan dat Belgacom zijn werknemers niet aan een andere baan wil helpen. Dat is een zeer slecht signaal!

Dans certaines divisions, comme à Charleroi, 30% du personnel appartient au pool. Comment les remplacer ? Une fois les gaps fermés, Belgacom voudra-t-elle engager, ce qui serait inacceptable ?

In sommige afdelingen, zoals in Charleroi, behoren 30 procent van de personeelsleden tot de pool. Hoe kunnen ze worden vervangen? Als de gaps eenmaal zijn gesloten, zal Belgacom dan nieuwe personeelsleden in dienst willen nemen, wat onaanvaardbaar zou zijn?

Est-ce que tous les travailleurs du pool mis en disponibilité structurelle au 1^{er} janvier n'avaient pas de travail effectif à Belgacom ? Chaque travailleur a-t-il reçu des propositions effectives dans un autre service ? Le reclassement dans des projets extérieurs a-t-il été signifié de sorte que ne pas s'inscrire signifiait se retrouver dans le pool de reconversion ? Chaque agent est-il assisté dans sa recherche d'un poste en interne ? Belgacom va-t-elle fermer les gaps ?

Hadden alle werknemers van de pool die op 1 januari in structurele beschikbaarheid zullen worden gesteld niet effectief werk bij Belgacom? Heeft elke werknemer effectieve voorstellen gekregen om in een andere dienst aan de slag te gaan? Werden de mensen die in een extern project werden ingeschakeld op zo'n manier ingelicht dat ze ervan uitgingen dat wie zich niet inschreef in de reconversiepool zou terechtkomen? Wordt elk personeelslid bijgestaan bij het zoeken naar een baan elders in het bedrijf? Zal Belgacom de gaps sluiten?

Combien de travailleurs sont-ils concernés par les licenciements et la mise en disponibilité ? Chaque cas a-t-il été étudié de manière socialement responsable ? Les postes non comblés seront-ils sous-traités ou réouverts après la mise en disponibilité ? Quels sont les accords de Belgacom pour les agents terminant leur emploi dans des projets externes ? Y a-t-il d'autres négociations en cours ?

Op hoeveel werknemers hebben de ontslagen en de terbeschikkingstelling betrekking? Werd elk geval op een sociaal verantwoorde wijze onderzocht? Zullen de niet-ingevulde posten worden uitbesteed of na de terbeschikkingstelling opnieuw open worden verklaard? Welke akkoorden heeft Belgacom gesloten voor de personen wier betrekking in de externe projecten afloopt? Zijn er andere onderhandelingen aan de gang?

03.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La compatibilité entre le plan de Belgacom et le pacte social intergénérationnel est limitée au niveau du tutorat.

03.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Het Belgacomplan en het generatiepact zijn slechts verenigbaar op het stuk van het zogenaamde tutoraat.

(*En néerlandais*) Il s'agit en fait d'un dossier de restructuration qui protège précisément les travailleurs les plus âgés. Cette mesure n'a pas pour effet d'écourter considérablement les carrières. Un régime de mise à la retraite anticipée est toutefois prévu sur une base volontaire pour les travailleurs à partir de 58 ans ayant une carrière de minimum 36 ans. En attendant, les travailleurs âgés pourront exercer un emploi de fin de carrière dans le cadre duquel ils seront chargés de la formation des jeunes et seront progressivement amenés à

(*Nederlands*) Dit is in wezen een herstructureringsdossier waarin de oudste werknemers juist beschermd worden. Deze maatregel zorgt niet voor een aanzienlijke inkorting van de loopbanen. Er is wel een uitstapregeling op vrijwillige basis voor werknemers vanaf 58 jaar met een loopbaan van minstens 36 jaar. In afwachting daarvan krijgen oudere werknemers een zogenaamde landingsbaan, waarin ze jongeren opleiden en zelf geleidelijk aan minder werken. Dit systeem van peterschap past bij de statutaire

travailler moins. Ce système de parrainage s'inscrit dans le système d'emploi statutaire chez Belgacom. Les coûts sont ainsi à charge de l'entreprise elle-même et non pas de la sécurité sociale.

(En français) Le nombre maximal d'agents concernés par le tutorat est d'environ 3 000 sur sept ans, soit une moyenne de 430 personnes par an. Le chiffre exact est inconnu jusqu'ici, car il s'agit de volontariat.

(En néerlandais) Je ne dispose pas encore de chiffres absolus relatifs à la disponibilité structurelle ou à la disponibilité pour cause d'inaptitude médicale. Selon les données les plus récentes, il s'agirait respectivement de 222 et de 137 personnes à partir du 1er janvier 2006.

(En français) Les travailleurs du "pool", mis en disponibilité au 1^{er} janvier, ont-ils un travail effectif chez Belgacom ? En fait, ces personnes sont en reconversion, en sur-cadre, même celles qui ont continué à travailler.

J'arrive à vos questions sur les travailleurs qui ont reçu des propositions pour un autre service ou de reclassement dans des projets extérieurs, et sur le nombre d'agents assistés dans leur recherche de poste en interne.

(En néerlandais) Dans la mesure du possible, une ou plusieurs offres d'emploi seront recherchées pour chaque personne en reconversion et en tenant compte, autant que possible, des aptitudes et de la mobilité géographique des intéressés.

(En français) Depuis 1996, Belgacom suit les personnes en reconversion via une cellule spécialisée : le « job center ». Pour adapter les compétences de ces personnes aux besoins, la société a développé des programmes de formations spécifiques : "Élan court", formation liée à un sujet précis ; "Élan long", formation permettant d'évoluer vers une autre fonction via des formations dans plusieurs domaines ; et "Élan XXL", apprentissage d'un nouveau métier lors de projets externes (SPF Intérieur : cartes d'identité électroniques et call-center 112 ; SPF Sécurité sociale : DG "Personnes avec un handicap").

Les personnes en question ont été informées et incitées à participer à ces projets, via un mail

tewerkstelling bij Belgacom, waardoor de kosten ten laste zijn van het bedrijf zelf en niet van de sociale zekerheid.

(Frans) Op een periode van zeven jaar zijn maximum een drieduizend personeelsleden bij het systeem van het peterschap betrokken, of gemiddeld 430 werknemers per jaar. Het juiste cijfer blijft tot op heden onbekend omdat het om vrijwilligers gaat.

(Nederlands) Ik heb nog geen absolute cijfers over de structurele beschikbaarheid of de beschikbaarheid wegens medische ongeschiktheid. Volgens de meest recente gegevens zou het vanaf 1 januari 2006 om respectievelijk 222 en 137 personen gaan.

(Frans) U vroeg mij of de werknemers in de pool die per 1 januari ter beschikking gesteld worden, effectief een betrekking bij Belgacom hebben. In feite worden die mensen momenteel omgeschoold, en behoren ze niet tot de personeelsformatie, zelfs diegenen die aan het werk gebleven zijn.

Ik kom nu op uw vragen over werknemers die een werkaanbieding gekregen hebben voor een baan bij een andere dienst of een extern project, en over het aantal personeelsleden die hulp krijgen bij hun zoektocht naar werk binnen het bedrijf.

(Nederlands) Voor elke persoon in reconversie worden in de mate van het mogelijke een of meerdere werkaanbiedingen gezocht, waarbij maximaal rekening wordt gehouden met de capaciteiten en de geografische mobiliteit van de betrokkenen.

(Frans) Sinds 1996 volgt Belgacom de personen in reconversie via een gespecialiseerde cel, het « jobcenter ». Om de vaardigheden van die werknemers met de bestaande noden in overeenstemming te brengen, heeft het bedrijf specifieke opleidingsprogramma's ontwikkeld Elan kort, een opleiding rond een welomschreven thema; Elan lang, een opleiding die via opleidingen in verschillende domeinen de weg naar een nieuwe functie moet effenen en Elan XXL, waarbij naar aanleiding van externe projecten een nieuwe job wordt aangeleerd (FOD Binnenlandse Zaken: elektronische identiteitskaarten en callcenter 112; FOD Sociale Zekerheid: DG Personen met een handicap).

De belanghebbenden werden via een algemene mail, een intranetsite, informatievergaderingen en

général, un site intranet, des sessions d'informations et des réunions avec des consultants du "job center".

(*En français*) A la question de savoir si Belgacom va fermer les GAP, je peux dire que les postes de travail fermés sont inoccupés, et qu'il n'y a pas de candidats aptes en interne. De plus, Belgacom est disposée à ouvrir certains postes de travail fermés, si nécessaire.

Les agents qui étaient en reconversion avant le 1^{er} juillet 2004 seront en disponibilité s'ils reviennent avant la fin de leur mission dans des projets externes. L'autre cas de figure doit encore être négocié.

Ce plan étant la priorité actuelle, il n'y a pas d'autres négociations en cours. A l'avenir, l'impact du projet tutorat sur le nombre d'agents sera lié à l'évolution du volume du travail.

03.04 Zoé Genot (ECOLO) : Je suis déçue de l'absence de message clair pour ces travailleurs dans l'incertitude, statutaires ou contractuels ! Je m'attendais à une main tendue à leur égard ; ils souhaitent travailler, et c'est la situation et non leur mauvaise volonté qui les en empêche.

Je regrette qu'une société en aussi bonne forme économique applique toujours la méthode de "liquider les vieux", car le tutorat implique la pension obligatoire à 60 ans. Ce faisant, Belgacom ne soutient guère le gouvernement dans son effort pour allonger les carrières.

J'espère que vous pourrez examiner chaque cas. Selon mes informations, il semble qu'on propose parfois des postes d'ouvrier à des ingénieurs, etc. Dans ce cas, on ne peut pas dire qu'il s'agit d'un emploi convenable !

Pour avancer, il faudrait nous retrouver posément et entendre toutes les doléances.

03.05 Karine Lalieux (PS) : J'espère que votre chiffre de 222 personnes est le bon. Mais j'ai le sentiment que Belgacom ne remplira plus ses missions premières.

Le laps de temps pour ouvrir une ligne téléphonique est à nouveau très long. Il n'y a plus de vision d'entreprise publique.

vergaderingen met de consultants van het jobcenter geïnformeerd over die projecten en ertoe uitgenodigd daaraan deel te nemen.

(*Frans*) Op de vraag of Belgacom de gaps zal sluiten, kan ik antwoorden dat de gesloten arbeidsplaatsen onbezet zijn en dat er geen bekwame kandidaat is binnen het bedrijf. Indien nodig is Belgacom bovendien bereid bepaalde gesloten arbeidsplaatsen te openen.

De personeelsleden die voor 1 juli 2004 in reconversie waren, zullen ter beschikking worden gesteld als zij voor het einde van hun opdracht in externe projecten terugkomen. Over het andere geval moet nog worden onderhandeld.

Vermits dit plan nu de voorrang heeft, zijn er geen andere onderhandelingen aan de gang. In de toekomst zal de weerslag van het peterschapproject op het aantal personeelsleden afhangen van de evolutie van de werklust.

03.04 Zoé Genot (ECOLO): Ik ben teleurgesteld door het uitblijven van een duidelijk signaal voor deze statutaire én contractuele werknemers die in onzekerheid verkeren over hun baan. Ik ging er min of meer van uit dat u hun de hand zou reiken; ze willen best werken, maar vinden geen werk, en dat ligt niet aan hun onwil, maar aan de situatie.

Ik vind het zeer spijtig dat een onderneming die het economisch zo goed doet, nog altijd vasthoudt aan het principe van het "buiten werken van de oudjes", want het peterschap houdt in dat mensen met 60 jaar met pensioen moeten. Zo steunt Belgacom de regering niet meteen in haar inspanningen om de mensen langer aan het werk te houden.

Ik hoop dat u elk geval afzonderlijk zal kunnen bekijken. Volgens mijn informatiebronnen zou men ingenieurs soms een betrekking als arbeider aanbieden, enz., wat niet bepaald aangemerkt kan worden als een "passende betrekking"!

Willen we dat er schot in de zaak komt, dan moeten we in een sereen klimaat met elkaar praten en iedereen zijn wensen en grieven laten uiten.

03.05 Karine Lalieux (PS): Ik hoop dat uw cijfer van 222 personen klopt. Maar ik heb de indruk dat Belgacom zijn kerntaken niet langer zal vervullen.

De termijn om een telefoonlijn aan te sluiten is opnieuw zeer lang. De visie die een overheidsbedrijf dient te hebben, ontbreekt.

Si Belgacom accepte de former du personnel pour l'affecter à des missions extérieures, elle devrait accepter de faire de même pour le garder. Quant à ceux qui vont retourner dans l'entreprise, je ne voudrais pas qu'elles soient mises en disponibilité et reçoivent dans trois ans 1 000 € par mois.

03.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : On a bien mentionné le chiffre de 222 ; il y a 137 personnes qui ont une inaptitude médicale. Au total, on parle de 350 personnes.

Le but de l'entreprise est économique, notre travail est de protéger les droits des consommateurs et du personnel.

Les programmes de formation sont organisés individuellement.

L'incident est clos.

04 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences du changement d'option de la SNCB à propos des partenariats public-privé" (n° 8414)

04.01 François Bellot (MR) : Alors que les travaux d'amélioration de la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg devaient être financés selon le mécanisme du PPP (partenariat public-privé), le groupe ferroviaire envisagerait le report de cette modernisation. Or, ces travaux sont liés à la construction du « Diabolo », à l'aéroport de Bruxelles-National, et au deuxième accès du port d'Anvers.

Le délai d'un mois pour la remise d'une offre était très court.

Où en est-on ?

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Cette modernisation suit son cours. Mais un tel travail se prête mal à une formule PPP et le Comité de concertation a décidé de réaliser cet investissement via un préfinancement régional, avec démarrage en 2007, les travaux urgents de maintien étant bien entendu exécutés comme au cours des dernières années.

04.03 François Bellot (MR) : Un délai de quatre semaines pour répondre à un projet d'une telle complexité, c'est court. Y avait-il une volonté derrière cela ?

L'incident est clos.

Indien Belgacom mensen kan opleiden om hen externe taken te laten vervullen, dan moet het bedrijf hetzelfde kunnen doen om die mensen in dienst te houden. Inzake degenen die naar het bedrijf zullen terugkeren, zou ik niet willen dat ze in ter beschikking worden gesteld en over drie jaar 1 000 euro per maand krijgen.

03.06 Bruno Tuybens, staatssecretaris (*Frans*) : Men had het wel degelijk over 222 mensen ; 137 zijn medisch ongeschikt. In totaal spreken we dus over 350 personen.

Het bedrijf heeft een economische doelstelling, ons werk bestaat erin de rechten van de consumenten en van de werknemers te garanderen.

De opleidingsprogramma's zijn individueel.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de koerswijziging van de NMBS met betrekking tot de publiek-private partnerschappen" (nr. 8414)

04.01 François Bellot (MR) : Hoewel gepland was dat de verbeteringswerken aan de lijn 162 Brussel-Luxemburg volgens het PPP-mechanisme (publiek-privaat partnerschap) zouden worden gefinancierd, wil de spoorgroep die modernisering nu blijkbaar uitstellen. De werken houden evenwel verband met de aanleg van de "Diabolo" op de luchthaven van Brussel-Nationaal en met de tweede toegang tot de haven van Antwerpen.

De termijn voor het indienen van een offerte bedroeg slechts een maand, wat erg kort is.

Wat is de stand van zaken in dit dossier?

04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans) : De modernisering verloopt volgens plan. Aangezien een PPP-formule voor dergelijke werken echter niet geschikt is, heeft het Overlegcomité ervoor geopteerd die investering vanaf 2007 via een gewestelijke prefinanciering te realiseren. Het spreekt voor zich dat de dringende onderhoudswerken verder worden uitgevoerd zoals tijdens de vorige jaren.

04.03 François Bellot (MR) : Een termijn van vier weken voor zo'n ingewikkeld project is bijzonder kort. Werd deze termijn opzettelijk zo kort gehouden ?

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Eric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne 124bis de la SNCB" (n° 8717)

05.01 **Éric Massin** (PS) : En réponse à ma question n° 7006 sur la ligne 124 Charleroi-Bruxelles (*Compte rendu analytique* n° 629 du 6 juin 2005, p. 9 et 10), M. Vande Lanotte m'avait dit que le bureau d'études ne retenait pas la ligne alternative 124bis. Je reste persuadé que cette ligne est une des solutions techniques réalisables. Quand disposerons-nous des résultats de l'étude pour la Région flamande ? Il me semble en effet qu'on ne peut se prononcer définitivement que sur base des résultats définitifs pour l'ensemble des trois Régions.

05.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : Le rapport final de l'étude d'incidence pour la mise à quatre voies de la ligne 124 en Région flamande est attendu pour la fin de ce mois. La délivrance de la déclaration de conformité par la cellule gérant les études d'incidence de l'administration régionale flamande est attendue dans les trois mois qui suivront. Le dossier de demande de permis pourra alors être introduit.

05.03 **Éric Massin** (PS) : Cette réponse ne me satisfait pas entièrement.

Alors que votre prédécesseur souhaitait réduire à 30 minutes maximum la distance séparant toutes les grandes villes de Bruxelles, Charleroi reste à 48 minutes de la capitale - le RER ne permettrait de gagner que 4 à 6 minutes.

Par ailleurs, l'incidence financière pour les travaux RER serait de 24 milliards alors qu'une nouvelle ligne 124bis coûterait 21 milliards.

Il importe donc de connaître les résultats des études. Selon l'étude ARIES, la 124bis serait impossible. J'ai pu me procurer cette étude pour la Région bruxelloise et la Région wallonne, mais pas pour la Région flamande. Je prendrai connaissance du rapport final, attendu fin de ce mois.

Je souhaite que le projet RER puisse aboutir, mais s'il existe une possibilité de créer une 124bis tout en disposant aussi du RER, il convient de voir s'il faut fermer cette porte.

05 Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "lijn 124bis van de NMBS" (nr. 8717)

05.01 **Eric Massin** (PS): In antwoord op mijn vraag nr. 7006 over de lijn 124 Charleroi-Brussel (*Beknopt Verslag* nr. 629 van 6 juni 2005, p. 9 en 10) had de heer Vande Lanotte gezegd dat het adviesbureau de alternatieve lijn 124bis niet in aanmerking nam. Ik blijf ervan overtuigd dat die lijn een van de technisch haalbare oplossingen is. Wanneer zullen wij over de studie voor het Vlaams Gewest beschikken? Ik vind immers dat we ons enkel definitief kunnen uitspreken op grond van de resultaten voor de drie Gewesten.

05.02 **Bruno Tuybens** (*Frans*): Het eindverslag van het effectenrapport met betrekking tot het op vier sporen brengen van lijn 124 in het Vlaams Gewest wordt tegen het einde van de maand verwacht. De cel van de Vlaamse gewestelijke administratie die bevoegd is voor het effectenrapport zal in de komende drie maanden het conformiteitsattest uitreiken. Dan zal het dossier voor de aanvraag van een vergunning kunnen worden ingediend.

05.03 **Eric Massin** (PS): Dat antwoord voldoet mij niet helemaal.

Terwijl uw voorganger de rijtijd tussen Brussel en alle grote steden tot 30 minuten wilde terugbrengen, doe je er nog altijd 48 minuten over om van Charleroi naar Brussel te sporen. Het GEN zou een tijdswinst van amper 4 tot 6 minuten opleveren.

Het prijskaartje van de GEN-werken zou oplopen tot 24 miljard, terwijl de aanleg van een nieuwe lijn 124bis 21 miljard zou kosten.

We moeten dan ook zien wat de studies zullen uitwijzen. Volgens de studie van ARIES is de aanleg van lijn 124bis onhaalbaar. Ik heb de hand kunnen leggen op die studie voor het Brusselse en het Waalse Gewest, maar niet voor het Vlaams Gewest. Ik zal het eindverslag lezen, dat tegen het einde van de maand verwacht wordt.

Ik hoop dat het GEN er komt, maar als er toch een mogelijkheid bestaat om naast dat GEN een lijn 124bis in dienst te stellen, moet er nagegaan worden of die optie wel zomaar afgestoten mag worden.

Nous devrions avoir connaissance du rapport pour pouvoir nous prononcer.

We kunnen ons hierover evenwel pas uitspreken nadat we het verslag hebben ingekeken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Greet van Gool au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le label 'BlindSurfer' pour le site internet de la SNCB" (n° 8723)

06 Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het blindsurferlabel bij de website van de NMBS" (nr. 8723)

06.01 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Les services publics doivent être accessibles pour tout un chacun et ce principe s'applique donc aussi aux sites internet de ces services. D'où la création du label *BlindSurfer* qui permet aux nombreux utilisateurs de l'internet affectés d'un handicap visuel de savoir si un site donné leur est aisément accessible. *De Lijn* possède déjà ce label.

06.01 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Overheidsdiensten moeten voor iedereen toegankelijk zijn en dat geldt dus ook voor hun websites. Daarom heeft men voor blinden het BlindSurferlabel ontwikkeld: dank zij dit label weten de steeds talrijkere internetgebruikers met een visuele handicap of een bepaalde site voor hen vlot toegankelijk is. De Lijn beschikt al over het label.

Malheureusement, trop de concepteurs internet sont insuffisamment informés de ce problème et ne tiennent pas suffisamment compte, dans leurs créations, des besoins de ce groupe cible.

Jammer genoeg zijn heel wat webdesigners zich nog onvoldoende bewust van deze problematiek, waardoor ze bij hun creaties te weinig rekening houden met de noden van deze doelgroep.

Le secrétaire d'Etat considère-t-il que les différents services publics sont suffisamment sensibilisés à ce problème ? Des résultats peuvent-ils être escomptés à brève échéance en ce qui concerne les sites internet de la SNCB et de La Poste ?

Meent de staatssecretaris dat er bij de verschillende overheidsdiensten al voldoende bewustzijn leeft in verband met deze problematiek? Mogen we snel resultaten verwachten op de websites van de NMBS en De Post?

06.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*): Dans certaines circonstances, les malvoyants ne peuvent toujours pas participer à la vue publique. La prise de conscience en est bien réelle, en ce qui me concerne et dans les entreprises publiques. Des sites internet faciles d'accès sont de nature à favoriser cette participation.

06.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): Slechtzienden kunnen soms nog altijd moeilijk participeren aan het openbare leven. Dat bewustzijn is er zeker, bij mezelf en bij de overheidsbedrijven. Vlot toegankelijke internetsites kunnen die participatie vergemakkelijken.

Le site web de la SNCB est retravaillé à intervalles réguliers. Mais y inclure une traduction destinée aux malvoyants requerrait un travail à la fois intense et long car ce site web fournit des informations très complexes. En outre, cela nécessiterait des certifications et des contacts avec la société civile.

De NMBS-site wordt geregeld herwerkt. Vergeet niet dat die site zeer complexe informatie verschaft en dat een vertaling naar slechtzienden dus arbeidsintensief is en een werk van lange adem. Daarenboven zijn er ook certificeringen nodig en contacten met het middenveld.

Je suis tout à fait disposé à inciter encore une fois les entreprises publiques à s'atteler à cette tâche mais je ne suis pas encore en mesure de fixer un calendrier. Je présume que nous en saurons plus dans quelques mois.

Ik ben zeker bereid om de overheidsbedrijven nogmaals aan te sporen om hier werk van te maken, maar een echt tijdsschema kan ik nu niet vooropstellen. Ik vermoed dat we over een aantal maanden meer duidelijkheid hebben.

06.03 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): La

06.03 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Het bewustzijn

conscientisation est une première étape nécessaire mais non suffisante. Je me réjouis de l'engagement pris par le ministre de remobiliser tous les services et je précise qu'il n'est pas indispensable de traduire pour les besoins des malvoyants l'intégralité des informations ; il suffirait d'aménager le site web une fois pour toutes à leur intention.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services et produits postaux distribués dans les Points Poste" (n° 8768)

07.01 Jean-Marc Delizée (PS): Le 13 octobre, cette commission tenait un mini-débat sur le nouveau contrat de gestion de La Poste, qui suscitait une certaine inquiétude. Le ministre Vande Lanotte nous avait promis certaines précisions écrites et je souhaiterais aujourd'hui faire le point sur la question, que nous continuerons à suivre de près.

Si nous savons que le réseau de bureaux se subdivisera en bureaux classiques, haltes postales et magasins postaux et que chaque commune sera pourvue d'un point de service, le flou persiste dans l'ensemble.

La presse avait soulevé une controverse linguistique, le contrat de gestion parlant d'« au moins l'assortiment de base » en néerlandais mais de « l'assortiment complet » dans sa version francophone.

Je souhaiterais que les parlementaires disposent de la version définitive du contrat de gestion, ce qui n'est toujours pas le cas.

Quelle est la portée de cette controverse linguistique ?

A quels services les citoyens auront-ils précisément accès dans les bureaux de poste, dans les haltes postales - qui ne représenteraient, selon le ministre, que 5% du réseau - et dans les magasins postaux ?

Dans certaines régions, La Poste reste le dernier point de service financier pour de nombreuses personnes, parmi lesquelles les pensionnés. Or, on a tout fait pour que les pensions ne soient plus versées à domicile, pour raisons de sécurité.

Que dit l'avis du conseil consultatif des services postaux ?

is de la noodzakelijke eerste stap, maar die volstaat niet. Ik ben blij met het engagement van de minister om alle diensten hierop nog eens aan te spreken. Ik wijs hem erop dat niet alle informatie moet worden vertaald naar slechtzienden, dikwijls volstaat een eenmalige aanpassing aan de manier waarop de site is opgezet.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de postproducten en -diensten die in de PostPunten worden aangeboden" (nr. 8768)

07.01 Jean-Marc Delizée (PS): Op 13 oktober hield onze commissie een minidebat over het nieuwe beheerscontract van De Post, waarover enige ongerustheid was ontstaan. Minister Vande Lanotte heeft ons toen een schriftelijke toelichting bij een aantal punten beloofd, en ik zou vandaag willen zien hoe de zaken ervoor staan in dit dossier, dat wij op de voet blijven volgen.

Wij weten intussen dat het bestaande kantorennet onderverdeeld zal worden in klassieke postkantoren, posthaltes en postwinkels, en dat er in elke gemeente een zogenaamd postaal servicepunt komt, maar over het geheel genomen heerst er toch nog veel onduidelijkheid.

In de pers werd gewezen op een taalkundige controverse: in het beheerscontract was er in het Nederlands namelijk sprake van "ten minste het basisassortiment", maar in de Franse versie zou "het volledige assortiment" aangeboden worden.

Ik zou willen dat de parlementsleden over de definitieve versie van het beheerscontract konden beschikken, wat niet altijd het geval is.

Hoeveel betekenis moet er aan die taalkundige controverse gehecht worden?

Van welke diensten zullen de mensen in de postkantoren, in de posthaltes - die volgens de minister maar 5 procent van het hele netwerk zullen uitmaken - en in de postwinkels gebruik kunnen maken?

In sommige regio's blijft De Post het laatste financieel servicepunt voor vele personen, onder wie gepensioneerden. Men heeft echter alles in het werk gesteld om de pensioenen niet meer thuis uit te betalen om veiligheidsredenen.

Wat zegt het advies van het raadgevend comité van de postdiensten daarover?

Que disent les organisations syndicales et quand remettront-elles un avis ?

Le contrat de gestion n'est pas, comme tel, opérationnel. Quel plan d'implémentation prévoit-on pratiquement ?

Quelles garanties a-t-on que la qualité des services postaux s'améliorera ?

Wat zeggen de vakorganisaties en wanneer zullen ze een advies uitbrengen?

Het beheercontract als dusdanig is niet operationeel. In welk implementatieplan wordt er in de praktijk voorzien?

Welke zijn de waarborgen voor de verbetering van de kwaliteit van de postdiensten?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en français*) : Il n'y a là aucune controverse linguistique. La version néerlandaise a servi de base à la discussion. Suite aux nombreuses modifications, les traducteurs ont omis d'ajuster la définition d'un bureau de poste. La version finale, approuvée en Conseil des ministres du 14 octobre, reprend les définitions correctes.

Par «point de service postal», on entend un bureau de poste, une halte postale ou un magasin postal. Les deux premiers sont exploités par La Poste et proposent au moins l'assortiment de base de services, la halte le faisant pendant un nombre limité d'heures. Un magasin postal est, lui, exploité par un tiers.

L'assortiment de base comprend la réception d'envois de courrier égrené et de colis postaux individuels faisant partie du service universel, la conservation et la remise d'envois recommandés ou de colis postaux individuels pour lesquels la présentation à domicile a été infructueuse, la vente de timbres-poste, l'acceptation de versements pourvus d'une mention structurée pour le compte de La Poste ou d'autres institutions financières limités à 300 euros, la vente de timbres fiscaux et d'amende.

L'assortiment complet comprend, en outre, le service bancaire de base, les mandats-poste nationaux et les amendes routières, les permis de pêche, la réception de versements en espèces sur un compte courant postal et l'exécution des opérations de paiement et, enfin, la réception des autres versements en espèces.

La Poste garantit au moins un bureau de poste dans chaque commune. En cas de faible utilisation, une halte postale ouverte au minimum six heures par semaine peut le remplacer, dans un maximum de 5% des communes, réparties au maximum à concurrence de 60% dans la même Région.

Dans au moins un bureau de poste ou une halte postale par commune, seront mis à disposition une série de services supplémentaires en plus de l'assortiment de base.

Il doit y avoir un bureau offrant l'assortiment complet à moins de 10 kilomètres de chaque point de service postal assurant l'assortiment de base.

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Het gaat hier helemaal niet om een taalkwestie. De Nederlandse versie heeft als basis voor de bespreking gediend. Door de talrijke aanpassingen zijn de vertalers de omschrijving van het begrip "postkantoor" vergeten bij te stellen. De definitieve versie, die door de ministerraad van 14 oktober werd goedgekeurd, bevat de juiste omschrijvingen. Onder een "postaal servicepunt" verstaat men een postkantoor, een posthalte of een postwinkel. De eerste twee worden door De Post uitgebaat en bieden minstens de basisdiensten aan. De openingsuren van een posthalte zijn beperkt. Een postwinkel wordt door een derde persoon uitgebaat.

Het basisassortiment behelst het ontvangen van stukpost en van individuele postcolli die deel uitmaken van de universele dienstverlening, de bewaring en het overhandigen van aangetekende brieven of van individuele postcolli die vruchteloos aan huis werden bezorgd, de verkoop van postzegels, de aanvaarding van stortingen tot 300 euro met een gestructureerde vermelding voor rekening van De Post of andere financiële instellingen, de verkoop van fiscale zegels en van boetezegels.

Het volledige assortiment omvat bovendien de basisbankdienst, de nationale postmandaten en de verkeersboetes, de visverloven, het ontvangen van stortingen in contant geld op een zichtrekening van De Post, de uitvoering van de betalingsverrichtingen en tenslotte het ontvangen van andere stortingen in contant geld.

De Post waarborgt de aanwezigheid van tenminste een postkantoor per gemeente. Bij laag gebruik kan het door een posthalte worden vervangen die tenminste zes uur per week moet open blijven. Dat mag in maximum 5 procent van de gemeenten waarvan maximaal 60 procent in hetzelfde Gewest mag liggen.

In tenminste een postkantoor of –halte per gemeente zullen naast het basisassortiment bijkomende diensten worden aangeboden.

In een straal van 10 km rond elk postaal servicepunt dat het basisassortiment aanbiedt, moet er een kantoor gevestigd zijn dat alle diensten verzekert.

07.03 Jean-Marc Delizée (PS): Le contrat de gestion a donc été approuvé le 14 octobre. Un avenant est-il venu s'ajouter ?

07.03 Jean-Marc Delizée (PS): Het beheerscontract werd dus op 14 oktober goedgekeurd. Werd er nog een aanhangsel opgesteld?

07.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (en français) : Non, le 14 octobre, le Conseil des ministres a approuvé la version correcte des définitions.

07.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (Frans): Neen. Op 14 oktober heeft de ministerraad de correcte versie van de definities goedgekeurd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir de la ligne 165" (n° 8787)

08 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van lijn 165" (nr. 8787)

08.01 Joseph Arens (cdH): En février 2005, j'interrogeais votre prédécesseur sur les investissements à apporter à la ligne 165, dans le Sud-Luxembourg, en vue de sa réouverture au trafic passagers. Il me répondait alors que les coûts ne pouvant être couverts par une recette de voyageurs potentiels, la réouverture au trafic voyageurs ne pouvait être envisagée que moyennant l'accord avec le gouvernement luxembourgeois sur la prise en charge du déficit.

08.01 Joseph Arens (cdH): In februari 2005 ondervroeg ik uw voorganger over de investeringen die vereist zijn om de lijn 165 in Zuid-Luxemburg opnieuw voor het reizigersvervoer open te stellen. Hij antwoordde mij toen dat de kostprijs van die ingreep niet door de mogelijke inkomsten uit de kaartverkoop kon worden gedekt. De hervatting van het reizigersvervoer kon dan ook uitsluitend worden overwogen indien met de Luxemburgse regering een akkoord over het wegwerken van de bestaande tekorten werd bereikt.

En mars dernier, M. Lucien Lux, ministre des Transports du Grand-Duché du Luxembourg, proposait de faire circuler jusqu'à Virton, sur la ligne 165, les tout nouveaux trains à double étage des CFL, qui fonctionnent déjà depuis décembre entre Athus, Rodange et Luxembourg.

In maart 2005 stelde de heer Lucien Lux, minister van Transport van het Groothertogdom Luxemburg, voor om de allernieuwste dubbeldektreinen van de CFL, die al sinds december tussen Athus, Rodange en Luxemburg werden ingezet, op lijn 165 tot Virton te laten rijden.

Il faut savoir que plus de 25 000 postes de travail sont occupés au Grand-Duché du Luxembourg par des Belges habitant cette région.

Op te merken valt dat meer dan 25 000 Belgen die in die streek woonachtig zijn, in het Groothertogdom Luxemburg werken.

M. Vande Lanotte me disait qu'il soutenait l'idée d'une telle desserte et qu'une étude devait être terminée pour juin.

De heer Vande Lanotte zei me dat hij zich bij dat voorstel kon aansluiten en dat een studie over die operatie tegen juni zou worden afgerond.

Cette étude est-elle terminée ? Quels en sont les résultats ? Où en sont les discussions avec le gouvernement luxembourgeois ?

Werd die studie ondertussen uitgevoerd ? Wat zijn de resultaten ervan ? Hoe ver staan de besprekingen met de Luxemburgse regering ?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (en français) : Le nouveau contrat de gestion prévoit que la SNCB étudie la faisabilité d'une série de relations transfrontalières, dont celle qui vous intéresse.

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Het nieuwe beheerscontract bepaalt dat de NMBS de haalbaarheid van een aantal grensoverschrijdende betrekkingen bestudeert, waaronder het voorbeeld dat u aanbelangt.

Cette étude devra mettre en évidence un éventuel déficit d'exploitation.

Die studie zal een eventueel exploitatietekort aan het licht moeten brengen.

La mise en œuvre du projet dépendra ensuite de la prise en charge du déficit éventuel par l'Etat belge.

De verwezenlijking van het project zal vervolgens afhangen van de tenlasteneming van het mogelijke tekort door de Belgische overheid.

Une négociation est en cours entre la SNCB et les CFL afin de finaliser l'étude.

La SNCB n'a pas entamé de négociations avec le gouvernement luxembourgeois. Les discussions ont lieu essentiellement avec les CFL lesquels informent leur gouvernement si nécessaire. Les gouvernements belge et luxembourgeois se rencontrent deux fois par an pour examiner ce dossier. Actuellement, nous attendons les résultats de l'étude susmentionnée.

08.03 Joseph Arens (cdH): En proposant la réouverture de la ligne 165, le ministre luxembourgeois Lucien Lux invitait les autorités belges à négocier. Aux regards de problèmes de mobilité rencontrés dans la région, notre pays devrait accepter toutes nouvelles propositions. Confirmez-vous que l'étude promise par votre prédécesseur pour le mois de juin n'est pas encore terminée aujourd'hui ?

08.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en français*): La finalisation de cette étude était prévue avant la fin de l'année 2005, ce qui nous laisse encore quelques semaines de délais. Je ne m'oppose pas à la réouverture de cette ligne mais les questions liées à son financement doivent être réglées préalablement.

08.05 Joseph Arens (cdH): Je vous rejoins sur ce point mais j'estime que le gouvernement belge doit répondre aux propositions du gouvernement luxembourgeois et entamer des discussions sur cette base.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Marleen Govaerts au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la restructuration de La Poste" (n° 8804)

09.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): La Poste danoise, actionnaire de La Poste belge depuis peu, est réputée pour être l'un des services postaux les plus efficaces d'Europe, mais cette efficacité implique que les consommateurs danois doivent payer davantage pour toutes sortes de services postaux ordinaires. Le consommateur belge devra-t-il payer davantage lui aussi à la suite de la participation danoise dans notre entreprise postale ?

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en*

Tussen de NMBS en de CFL zijn onderhandelingen aan de gang zodat de studie zo snel mogelijk kan worden afgerond.

De NMBS heeft geen onderhandelingen met de Luxemburgse regering aangevat. Deze aangelegenheid wordt vooral met de CFL besproken, die de Luxemburgse regering indien nodig op de hoogte brengt. De Belgische en Luxemburgse regeringen bespreken het dossier tweemaal per jaar. Momenteel wachten wij de resultaten van de voormelde studie af.

08.03 Joseph Arens (cdH): Met zijn voorstel om lijn 165 te heropenen, nodigde de Luxemburgse minister Lucien Lux de Belgische overheid uit om te onderhandelen. Gelet op de mobiliteitsproblemen in de regio, zou ons land alle nieuwe voorstellen moeten aanvaarden.

Bevestigt u dat de studie die uw voorganger voor juni in het vooruitzicht stelde vandaag nog steeds niet klaar is?

08.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Die studie zou vóór eind dit jaar klaar zijn. Er resten ons dus nog enkele weken.

Ik ben niet tegen de heropening van die lijn gekant, maar eerst moet de financiële kant van de zaak worden geregeld.

08.05 Joseph Arens (cdH): Ik ben het daarmee eens, maar ik vind dat de Belgische regering zou moeten antwoorden op de voorstellen van de Luxemburgse regering en de besprekingen op grond daarvan zou moeten aanvatten.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herstructurering van De Post" (nr. 8804)

09.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): De Deense post, sinds kort aandeelhouder van De Post in België, staat bekend als een van de efficiëntste van Europa, maar daar staat tegenover dat de consumenten in Denemarken extra moeten betalen voor allerlei normale postdiensten. Zal de Deense participatie in ons postbedrijf ook aan de Belgische consument geld kosten?

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens

néerlandais): La Poste belge est tenue d'offrir un service public de qualité et universel à un prix abordable. La participation danoise n'y changera rien. Des accords clairs offrant les garanties nécessaires en ce qui concerne la fixation des prix ont été conclus avec La Poste danoise à ce sujet. Les prix doivent être fixés dans le cadre du contrat de gestion avec les autorités. Par conséquent, les tarifs sont déterminés d'une part par l'évolution de l'indice des prix à la consommation et d'autre part, en fonction de la réalisation par La Poste de ses objectifs de qualité.

09.03 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): La participation danoise n'aura donc aucune influence sur les prix au consommateur. C'est une bonne chose. Peut-être la suppression des distorsions dans la politique de l'emploi permettra-t-elle d'accroître l'efficacité. Je songe notamment à la surreprésentation des travailleurs francophones au regard de la part de la population qu'ils représentent.

L'incident est clos.

10 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les conséquences du nouvel horaire de la liaison SNCB à destination de la ville de Grammont et au départ de celle-ci" (n° 8817)

10.01 Guido De Padt (VLD): Le personnel de train de Grammont se plaint de ne pas encore disposer du projet de nouvel horaire, à l'inverse du personnel d'Ath. Le dépôt de Grammont perdrait en outre un service au profit de celui d'Ath.

Il me revient qu'une détérioration attendrait les voyageurs qui empruntent la liaison Grammont-Enghien-Bruxelles-Louvain sur la ligne 123. La durée du trajet vers Bruxelles sera augmentée de cinq minutes. Le changement d'horaire aura également des conséquences pour les écoliers qui n'arriveront plus à temps à l'école.

Le temps nécessaire pour faire faire demi-tour au convoi en gare de Grammont va être ramené de 28 à 18 minutes. En cas de retard, il n'y a donc plus de marge pour y remédier. Cette situation entraînera davantage de retards et un service réduit pour les voyageurs.

Du matériel ferroviaire différent, de type BREAK, sera également mis en service sur la ligne 90

(Nederlands): De Belgische post is ertoe gehouden een kwaliteitsvolle universele en publieke dienst aan te bieden tegen een betaalbare prijs. De Deense participatie verandert daar niets aan. Er zijn daarover met de Deense post duidelijke afspraken gemaakt, met de nodige garanties wat betreft de prijszetting. Deze prijszetting moet binnen het kader van de beheersovereenkomst met de overheid gebeuren, wat betekent dat de tarieven enerzijds door de evolutie van de index bepaald worden en anderzijds door de mate waarin De Post erin slaagt haar kwaliteitsdoelstellingen te bereiken.

09.03 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): De Deense participatie zal dus geen invloed hebben op de prijzen aan de klant. Dat is een goede zaak. Misschien kan men de efficiëntie verhogen door de scheefftrekkingen in de tewerkstellingspolitiek ongedaan te maken. Ik doel met name op de oververtegenwoordiging van Franstalige werknemers in verhouding tot hun aandeel in de bevolking.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gevolgen van de nieuwe NMBS-dienstregeling van en naar Geraardsbergen" (nr. 8817)

10.01 Guido De Padt (VLD): Het treinpersoneel in Geraardsbergen is misnoegd over het feit dat er nog geen ontwerp van de nieuwe dienstregeling beschikbaar is, terwijl dit in Ath wel al het geval is. Bovendien zou het depot Geraardsbergen één dienst verliezen in het voordeel van Ath.

Naar verluidt is er voor de reizigers een aanzienlijke verslechtering van de verbinding Geraardsbergen-Edingen-Brussel-Leuven op lijn 123 in de maak. De reisduur naar Brussel wordt vijf minuten langer. De wijziging van de dienstregeling heeft ook voor gevolg dat de schoolgaande jeugd niet meer op tijd op school geraakt.

De keertijd in het station Geeraardsbergen wordt teruggeschroefd van 28 naar 18 minuten. In geval van vertraging is er dus geen marge meer om die op te vangen. Dit zal leiden tot meer vertragingen en een verminderde service voor de reizigers.

Op lijn 90 Geraardsbergen-Aalst wordt er ook ander treinmateriaal ingezet, van het type BREAK,

Grammont-Alost, ce qui entraînera une augmentation de la durée de voyage en raison de la fermeture extrêmement lente des portes. Les BREAK présentent encore d'autres désagréments qui les rendent moins aptes à une utilisation comme omnibus ou train L.

Toutes ces informations préoccupantes sont-elles exactes ? Des aménagements sont-ils encore envisageables ?

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il est exact que le dépôt de Grammont perd une liaison mais c'est également le cas pour la ville d'Ath. L'adaptation du service ferroviaire n'a rien à voir avec cette décision.

En ce qui concerne la ligne 123, il s'agit d'une mesure provisoire qui sera appliquée de décembre 2005 à décembre 2006. La ligne Grammont-Louvain est considérée comme une ligne "city rail" et sera dès lors pourvue d'automotrices classiques rénovées au lieu des BREAKS actuels. Etant donné que ces voitures classiques ne disposent pas d'une liaison automatique, la direction Trains a insisté auprès de la direction Voyageurs et de la direction Réseau pour que le temps de liaison soit relevé de deux minutes. Il n'était pas possible techniquement de maintenir les heures de départ actuelles tout en réalisant l'augmentation du temps de parcours en direction de Bruxelles et de Louvain. Le trajet le plus court de Grammont à Bruxelles passe par ailleurs par Denderleeuw et non par Enghien.

La liaison Grammont-Alost sera assurée par des BREAKS. Ces voitures ont initialement été acquises pour assurer les liaisons omnibus et aucun problème ne devrait dès lors se poser en ce qui concerne les horaires. Par ailleurs, les portes de ces voitures sont adaptées pour une fermeture plus rapide. Il n'est dès lors pas prévu de prolonger la durée du trajet.

Techniquement, il a été opté pour la moins mauvaise des solutions. Je demanderai à la SNCB d'examiner la possibilité d'encore modifier la situation, de manière à réduire le délai temporaire d'un an.

10.03 Guido De Padt (VLD): Je suis heureux d'entendre que la question va encore être examinée. Car, en définitive, il s'agit tout de même d'une heure de trajet par semaine et d'un problème de ponctualité pour des milliers d'écoliers qui se rendent à Grammont.

L'incident est clos.

met als gevolg dat de reisduur zal moeten worden verlengd vanwege de zeer trage sluiting van de deuren. De BREAKs hebben nog andere ongemakken die hen minder geschikt maken om ingezet te worden als stoptreinen of L-treinen.

Kloppen al deze verontrustende berichten? Kan een en ander nog bijgestuurd worden?

10.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Het is juist dat het depot Geraardsbergen één prestatie verliest, maar dat is evenzo het geval voor Ath. Het aanpassen van de treindienst staat volledig los van deze beslissing.

Wat lijn 123 betreft, gaat het om een tijdelijke maatregel van december 2005 tot december 2006. De verbinding Geraardsbergen-Leuven wordt beschouwd als city rail en wordt daarom met gerenoveerde klassieke motorstellen verzekerd in plaats van met de huidige BREAKs. Omdat deze klassieke stellen niet over een automatische koppeling beschikken, heeft de directie Treinen er bij de directie Reizigers en de directie Netwerk op aangedrongen om de koppelingstijd met twee minuten te verhogen. De vertrektijden behouden en tegelijk de rittijdverhoging richting Brussel en Leuven doorvoeren was technisch niet haalbaar. De kortste reisweg van Geraardsbergen naar Brussels overigens nog steeds via Denderleeuw en niet via Edingen.

De verbinding Geraardsbergen-Aalst zal met BREAKs verzekerd worden. Deze stellen zijn aanvankelijk aangekocht om stoptreindiensten te verzekeren, zodat er zich normaal gezien geen problemen zullen voordoen met de dienstregeling. Bovendien worden de deuren van deze stellen aangepast zodat ze sneller kunnen sluiten. Er is geen reisduurverlening gepland.

Technisch werd voor de minst slechte oplossing gekozen. Ik vraag de NMBS te onderzoeken of er nog aanpassingen mogelijk zijn, zodat de tijdelijke termijn van een jaar kan worden ingekort.

10.03 Guido De Padt (VLD): Ik ben blij dat dit verder zal worden onderzocht. Het gaat hier tenslotte over een uur extra sporen per week en de stiptheid van duizenden scholieren naar Geraardsbergen.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. Éric Massin au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le vieillissement du personnel de la SNCB" (n° 8865)

Le **président**: La question n° 8876 de Mme Camille Dieu est reportée.

11.01 Eric Massin (PS): L'examen de l'âge des agents de la SNCB montre un important vieillissement du personnel. Cette tendance s'exprime surtout dans certains districts, notamment le district sud-ouest (région de Tournai, Mons et Charleroi, plus particulièrement encore dans l'atelier Bascoup).

Une comparaison de ce district avec l'ensemble du personnel de la SNCB montre un nombre inférieur d'agents de 20 à 42 ans et un nombre plus important dans la tranche d'âge des 44 à 49 ans. Les prochaines années s'annoncent cruciales, notamment dans les fonctions de base (agents de triage, chargeurs, agents de maintenance).

Le vieillissement et le manque de personnel jeune impliquent un accroissement de la charge de travail. Quelles mesures seront prises par la SNCB pour pallier cette situation ? Des procédures de recrutement sont-elles envisagées, pour quels postes et quelles affectations géographiques ? Sinon, y a-t-il une volonté de sous-traitance ?

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en français*) : La SNCB Holding est bien consciente de la situation du personnel et de l'évolution des effectifs pour les années à venir. Les recrutements sont fixés en fonction des besoins des plans d'entreprise et des départs naturels. La SNCB Holding intègre aussi dans ses prévisions les répercussions des formations, souvent longues, des nouveaux recrutés.

Actuellement, différents recrutements sont en cours : personnel de conduite et d'accompagnement des trains, personnel technique, de maintenance et de vente.

J'insiste sur le fait que ces recrutements sont bien en cours.

11.03 Eric Massin (PS): Si je comprends bien, la SNCB n'a pas l'intention d'opter pour une sous-traitance.

Je peux comprendre que le recrutement et la formation nécessitent un certain temps, mais j'attire

11 Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veroudering van het NMBS-personeel" (nr. 8865)

De **voorzitter**: De vraag nummer 8 876 van mevrouw Camille Dieu wordt uitgesteld.

11.01 Eric Massin (PS): Uit een onderzoek naar de leeftijd van het NMBS-personeel blijkt dat het personeel alsmaar ouder wordt. Deze tendens doet zich vooral in bepaalde districten voor, waaronder het district zuid-west (regio Doornik, Bergen en Charleroi, en meer in het bijzonder nog in de werkplaats te Bascoup).

In vergelijking met de rest van het NMBS-personeel telt dit district minder personeelsleden tussen 20 en 42 jaar en meer tussen 44 en 49. De komende jaren zijn van cruciaal belang, en dan vooral voor de lagere functies (rangeerders, laders, onderhoudspersoneel).

De vergrijzing en het gebrek aan jonge personeelsleden brengen een stijging van de werklast mee. Welke maatregelen worden door de NMBS getroffen om die situatie te verhelpen ? Worden rekruteringsprocedures in het vooruitzicht gesteld en, indien ja, voor welke arbeidsplaatsen en welke geografische bestemmingen ? Indien neen, is men van plan voor toelevering te kiezen ?

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*Frans*) : De NMBS Holding is zich wel degelijk bewust van de personeelssituatie en van de evolutie van het personeelsbestand in de komende jaren. De wervingen zijn afhankelijk van de behoeften van de bedrijfsplannen en van de natuurlijke afvloeiingen. In haar prognoses neemt de NMBS ook de gevolgen op van de vaak lange opleidingen van de nieuwe personeelsleden.

Nu zijn verschillende aanwervingen aan de gang: treinbestuurders en begeleiders, technisch, onderhouds- en verkooppersoneel.

Ik beklemtoon dat die indienstneming wel degelijk aan de gang zijn.

11.03 Eric Massin (PS): Als ik het goed begrijp, is de NMBS niet van plan om activiteiten uit te besteden. Ik kan begrijpen dat de indienstneming en de opleiding enige tijd in beslag nemen, maar ik vestig er de aandacht van de NMBS op dat de

l'attention de la SNCB sur le fait que, pour le district sud-ouest, la situation pourrait devenir préoccupante.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- M. Eric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les agressions sur diverses lignes de la SNCB, en particulier celle entre Bruxelles et Charleroi" (n° 8875)

- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les mesures de sécurité renforcées sur la ligne ferroviaire Charleroi-Bruxelles" (n° 8900)

12.01 Eric Massin (PS): Il y a quelques jours, nous avons pris connaissance d'un énième acte de violence contre un agent de la SNCB sur la ligne 124 Charleroi-Bruxelles. Ce n'est pas une première ni, on peu le craindre, une dernière !

Une enquête de l'Université de Gand fait état d'un sentiment d'insécurité chez huit personnes sur dix, tandis que près d'un utilisateur sur cinq a été victime d'une agression ! Concernant la vidéo-surveillance des points sensibles des gares, le plan « Malaga » semble à son ultime phase d'étude. Une cinquantaine de bâtiments sont concernés. Mais la sécurité sur plusieurs lignes reste préoccupante : Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Gand et Bruxelles-Namur sont signalées comme des lignes rouges, avec 21 agressions au premier semestre 2005, et Bruxelles-Charleroi comme une ligne noire, avec plus de 50 agressions durant la même période !

Quelles sont les mesures urgentes et concrètes que la SNCB compte prendre, pour sécuriser ces lignes ?

Sur la ligne 124, seule une accompagnatrice était présente pour l'ensemble des wagons à double étage ; la présence de deux agents par train n'est-elle pas envisageable ? Ne faudrait-il pas remplacer les voitures à double étage par des voitures normales en fin de journée ?

J'ai déjà lu certaines réponses dans la presse. La SNCB a proposé que deux agents soient présents dans les trains, et qu'on remplace les voitures à double étage par des voitures simples pour le dernier train, comme auparavant. J'espère que cela permettra de diminuer largement le nombre d'agressions sur cette ligne.

situation in het district zuid-west zorgwekkend zou kunnen worden.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de agressie op diverse NMBS-lijnen, met name op de lijn Brussel-Charleroi" (nr. 8875)

- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitbreiding van de veiligheidsmaatregelen op de spoorlijn Charleroi-Brussel" (nr. 8900)

12.01 Eric Massin (PS): Enkele dagen geleden vernamen we dat een personeelslid van de NMBS op lijn 124 Charleroi-Brussel het slachtoffer werd van de zoveelste geweldpleging op rij. Dat is niet de eerste en, zo valt te vrezen, wellicht ook niet de laatste keer!

Uit een onderzoek van de Gentse Universiteit blijkt dat acht personen op tien zich onveilig voelen en dat bijna een reiziger op vijf al het slachtoffer werd van agressie! Wat de videobewaking van de "gevoelige punten" in de stations betreft, zou het Malagaplan zijn laatste studiefase zijn ingegaan. Een vijftigtal gebouwen zou in aanmerking komen. De veiligheid op een aantal lijnen blijft echter zorgwekkend: Brussel-Antwerpen, Brussel-Gent en Brussel-Namen staan als rode lijnen bekend, met 21 agressies in het eerste semester van 2005 en Brussel-Charleroi als een zwarte lijn, met meer dan 50 agressies in diezelfde periode!

Welke dringende en concrete maatregelen plant de NMBS om de veiligheid op die lijnen te verbeteren?

Op lijn 124 was voor alle dubbeldekrijtuigen slechts één treinbegeleidster aanwezig; is het niet mogelijk twee personeelsleden per trein in te zetten? Is het niet aangewezen de dubbeldekrijtuigen 's avonds door gewone rijtuigen te vervangen?

Ik las al een aantal antwoorden in de pers. De NMBS heeft voorgesteld per trein twee personeelsleden in te zetten en voor de laatste trein de dubbeldekrijtuigen door gewone rijtuigen te vervangen, zoals vroeger het geval was. Ik hoop dat die maatregelen het aantal agressies op die lijn fors zullen kunnen terugdringen.

12.02 Olivier Chastel (MR): Ces derniers jours, la presse a effectivement fait état de certaines initiatives. Les syndicats et la direction de la SNCB se sont accordés sur les mesures à prendre pour la sécurité de ceux qui utilisent le train, notamment des accompagnateurs de la ligne Charleroi-Bruxelles. Ces mesures semblent positives, même si elles ne répondent que partiellement aux demandes du personnel.

J'aurais voulu plus de précisions sur les décisions déjà effectives ou celles qui sont envisagées pour le futur. On évoque le recrutement d'agents supplémentaires de contrôle ou d'accompagnateurs sur diverses lignes.

Quelles sont les modalités de recrutement et le laps de temps jusqu'à la mise en œuvre de ces dispositions ? Au-delà du nombre d'agressions sur les accompagnateurs, la SNCB se base-t-elle sur d'autres critères objectifs pour déterminer que telle ligne constitue un trajet dangereux ?

12.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (en français) : La SNCB est consciente de la situation.

Il y a dix jours, la SNCB a organisé une conférence intitulée "Mobilis" dont une demi-journée a été consacrée à la sécurité.

Le lendemain de l'incident, j'ai adressé une lettre personnelle à l'accompagnatrice victime dont vous parlez, pour exprimer ma solidarité avec tous les cheminots confrontés à des actes de la sorte.

Il a été convenu, avec les délégués du personnel d'accompagnement des trains, de prendre les mesures suivantes pour augmenter le sentiment de sécurité parmi le personnel et les clients : depuis le 9 novembre, le trajet du soir Charleroi-Anvers (départ à 21h07) et le retour (départ d'Anvers à 23h20) sont assurés en semaine par une automotrice double au lieu des voitures M6 à deux niveaux ; à partir du 11 décembre, le trajet matinal sur la même ligne (départ à 05h24) et le retour (départ à 07h04) sont assurés le week-end par une automotrice double ou quadruple, au lieu de ces voitures M6 ; la possibilité de prévoir, durant le week-end, un autre matériel pour le trajet du soir (départ à 21h24) et le retour (départ à 23h04), assurés actuellement par des voitures M6, est étudiée.

Le plan d'action « sécurisation » des lignes 124 et 96 sera poursuivi, et un plan d'action sera mis en

12.02 Olivier Chastel (MR): De afgelopen dagen werd er in de pers effectief gewag gemaakt van een aantal initiatieven. De vakbonden en de top van de NMBS zijn het eens geworden over maatregelen met het oog op de veiligheid van diegenen die gebruik maken van de trein, en met name van de treinbegeleiders op de lijn Brussel-Charleroi. Dat lijkt alvast positief, ook al komen die maatregelen maar gedeeltelijk tegemoet aan de eisen van het personeel.

Kan u nadere toelichting verschaffen bij de reeds genomen of nog in de pijplijn zittende beslissingen? Er is sprake van de rekrutering van extra controleurs of treinbegeleiders op diverse lijnen.

Volgens welke modaliteiten zullen die nieuwe mensen in dienst genomen worden, en wanneer zullen die maatregelen handen en voeten krijgen? Hanteert de NMBS nog andere objectieve criteria, naast het aantal gevallen van agressie tegen treinbegeleiders, om een lijn al dan niet als gevaarlijk aan te merken?

12.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De NMBS is zich bewust van het probleem.

Tien dagen gelden organiseerde de NMBS conferentie "Mobilis". Een halve conferentiedag was aan het thema "veiligheid" gewijd.

Daags na het incident waarvan sprake heb ik de treinbegeleidster die het slachtoffer was van het incident een persoonlijke brief gestuurd om mijn solidariteit te betuigen met alle spoorwegbeambten die met dergelijke daden geconfronteerd worden.

Met de afgevaardigden van de treinbegeleiders werd afgesproken om de volgende maatregelen te treffen teneinde het veiligheidsgevoel bij het treinpersoneel en de klanten te verhogen: sinds 9 november wordt er 's avonds in de week op het traject Charleroi-Antwerpen (vertrek om 21.07 uur) en op de terugweg (vertrek vanuit Antwerpen om 23.20 uur) een tweeledig motorstel ingezet in plaats van de M6-dubbeldekrijtuigen. Vanaf 11 december zal er in het weekend 's morgens (vertrek om 05.24 uur) en op de terugweg (vertrek om 07.04 uur) op dat baanvak gereden worden met een tweeledig of vierledig motorstel in plaats van met M6-rijtuigen. Tevens wordt de mogelijkheid onderzocht om in het weekend 's avonds ander materieel dan de huidige M6-rijtuigen in te zetten op dat traject (vertrek om 21.24 uur) en op de terugweg (vertrek om 23.04 uur).

Het actieplan voor een betere beveiliging van de lijnen 124 en 96 wordt voortgezet, en er komt ook

place pour la ligne 25. Davantage d'agents du service de sécurité des chemins de fer seront répartis sur les liaisons sensibles de la ligne 124, et une présence stratégique de ces agents sera assurée dans les gares de Bruxelles-Midi, Charleroi-Sud, Braine l'Alleud et Nivelles durant les heures de circulation des trains susmentionnés.

A partir du 11 décembre, les séries du personnel d'accompagnement des trains seront adaptées pour prévoir un second accompagnateur sur les premiers et derniers trains à risques du jour.

Pour étendre les brigades spéciales de contrôle, 16 accompagnateurs de train ETP seront recrutés en externe dès le début de l'année prochaine ; 98 gardes seront recrutés en interne pour couvrir systématiquement les trains à risques par un deuxième agent. Les modalités pratiques venant d'être approuvées, ce recrutement débutera en janvier 2006.

Les critères de sensibilité sont extraits du plan de sécurité établi annuellement par le service du groupe SNCB. Ils se fondent sur les communications au central d'appels, sur le nombre de constatations d'irrégularités dans le chef de voyageurs et sur les statistiques « agressions verbales et physiques ». Ces indications font de la ligne 124 une ligne sensible, amenant les instances à prendre des mesures spécifiques.

L'incident est clos.

13 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la clé de répartition 60/40 dans le transport de marchandises" (n° 8879)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Selon une note de travail émanant du dépôt de Courtrai, une solution de remplacement aussi rentable que l'actuelle proposition de Quincampoix sera mise en place. L'on indique que la réponse à une précédente interpellation de M. Deseyn évacue la complexité du transport de marchandises. Le secrétaire d'État a répliqué qu'il faudrait deux fois plus de personnel si le dépôt de Courtrai était intégré, alors qu'il s'agit en fait d'une question d'organisation interne.

Je me demande si le dépôt de Courtrai a bien eu la

un acteplan voor lijn 25. Er zullen meer ambtenaren van de veiligheidsdienst van de spoorwegen worden ingezet op de "moeilijke" verbindingen op lijn 124, en tijdens de uren waarop die treinen rijden, zal er voor een strategische aanwezigheid van veiligheidsmensen gezorgd worden in de stations van Brussel-Zuid, Charleroi-Zuid, Eigenbrakel en Nijvel.

Vanaf 11 december zal een regeling ingaan waarbij in een tweede treinbegeleider voorzien wordt in de eerste en laatste risicotrein van de dag.

Om de speciale controlebrigades uit te breiden zullen er begin volgend jaar 16 treinbegeleiders (voltijdse equivalenten) in dienst genomen worden; intern worden er 98 bewakers aangetrokken om systematisch een tweede man te kunnen inzetten in risicotreinen. De praktische modaliteiten zijn onlangs goedgekeurd, en in januari 2006 zal van start gegaan worden met de indienstneming.

De criteria volgens welke een lijn al dan niet als "moeilijke" lijn aangemerkt wordt, staan vervat in het veiligheidsplan dat jaarlijks door de daartoe bevoegde dienst van de NMBS-groep wordt opgesteld. Die criteria stelen op parameters zoals de oproepen naar de centrale meldkamer, het aantal vaststellingen van onregelmatigheden bij reizigers en de statistieken over "verbale en fysieke agressie". Op grond van die criteria kan lijn 124 bestempeld worden als een "moeilijke" lijn, wat de bevoegde instanties ertoe moet nopen specifieke maatregelen te treffen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de 60/40-verhouding in het goederenvervoer" (nr. 8879)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): In een werknota van het depot van Kortrijk staat dat er een alternatief zal komen dat even rendabel is als het huidige voorstel van Quincampoix. Zij stellen dat het antwoord op een eerdere interpellatie van de heer Deseyn te kort doet aan de complexiteit van het goederenvervoer. De staatssecretaris antwoordde dat er dubbel zoveel personeelsleden nodig zijn als het depot Kortrijk ingeschakeld zou worden, terwijl dit in feite een kwestie van interne organisatie is.

Bij mij rijst de vraag of het depot Kortrijk wel de

possibilité de formuler une proposition. Le secrétaire d'État a répondu à M. Deseyn que l'horaire de 2005 est à peu près identique à celui de 2004, ce qu'on conteste à Courtrai. En effet, les roulements en matière de transport de marchandises sont toujours susceptibles d'être modifiés en cours d'année.

Combien de roulements le dépôt de Courtrai a-t-il perdus au cours des cinq dernières années au bénéfice de la Wallonie et de la SNCB ? Le dépôt a-t-il bénéficié de compensations ?

Comment la clé de répartition, à savoir 60 pour la Flandre et 40 pour la Wallonie, est-elle garantie pour le transport de marchandises en ce qui concerne le personnel, la répartition du travail et les budgets ?

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Au dépôt de Courtrai, la charge de travail restera inchangée de 2002 à 2006. La clé de répartition 60/40 est celle fixée par le gouvernement fédéral pour les investissements localisables en Région flamande et en Région wallonne. Aucune clé de répartition spécifique n'est fixée pour la circulation des marchandises.

La circulation des marchandises est plus que jamais soumise à la concurrence. Pour l'établissement des horaires, les facteurs économiques sont prépondérants, en ce qui concerne l'utilisation tant des locomotives que du personnel de conduite. La nature du trafic des marchandises ne permet pour ainsi dire pas de reporter les services de personnel vers un autre dépôt au même coût.

Si la charge de travail se réduisait quand même, cette diminution serait due à l'augmentation de la productivité des conducteurs et à un glissement des flux de transport de marchandises qui sont tributaires de la réalité économique et des accords internationaux.

13.03 Patrick De Groote (N-VA): J'ai sous les yeux une note de travail des conducteurs de train qui s'inquiètent de ce que les fonctionnaires supérieurs de la SNCB soient nommés par le biais politique et, selon ces mêmes conducteurs, octroient systématiquement plus de missions à la Wallonie. Ils craignent que cette situation débouche sur des licenciements. Ils redoutent également les opérateurs étrangers.

Cette situation témoigne de problèmes de communication et l'inquiétude semble très grande.

mogelijkheid heeft gekregen om een voorstel uit te werken. De staatssecretaris antwoordde aan de heer Deseyn dat de dienstregeling van 2005 ongeveer dezelfde is als die van 2004. Het depot Kortrijk betwist dit. Beurtregelingen in het goederenverkeer zijn namelijk steeds vatbaar voor wijzigingen in het lopende werkjaar.

Hoeveel beurtregelingen heeft het depot Kortrijk de laatste vijf jaar verloren aan Wallonië en de SNCF? Heeft het depot compensaties gekregen?

Hoe wordt de verdeelsleutel, namelijk 60 voor Vlaanderen en 40 voor Wallonië, gegarandeerd binnen het goederenverkeer wat betreft personeel, werkverdeling en budgetten?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): In het depot van Kortrijk zal de werkbelasting van 2002 tot en met 2006 onveranderd blijven. De 60/40-verdeelsleutel is de sleutel die door de federale overheid wordt bepaald voor lokaliseerbare investeringen tussen het Vlaams en het Waals Gewest. Er bestaat geen specifieke verdeelsleutel voor het goederenverkeer.

Het goederenverkeer is meer dan ooit onderhevig aan concurrentie. Bij het opstellen van de beurtregeling gelden in eerste instantie economische wetten, zowel voor het gebruik van locomotieven als van besturingspersoneel. De aard van de goederentrafiëk laat het nagenoeg niet toe om tegen dezelfde kosten personeelsdiensten te verschuiven naar een ander depot.

Indien er toch een vermindering van werkbelasting zou zijn, dan heeft dat te maken met de verhoging van de productiviteit van de bestuurdersdiensten en met een verschuiving van goederenstromen, die onderhevig zijn aan de economische realiteit en internationale afspraken.

13.03 Patrick De Groote (N-VA): Ik heb hier een werknota van de treinbestuurders, die bezorgd zijn over het feit dat de hogere ambtenaren bij de NMBS politiek benoemd zijn en die volgens hen systematisch meer opdrachten aan Wallonië toewijzen. Zij vrezen dat er hierdoor personeel zal worden afgedankt. Bovendien hebben zij ook angst voor buitenlandse operatoren.

Dit toont aan dat er communicatieproblemen zijn en dat er grote ongerustheid heerst. Ik hoop dat de

J'espère que le Secrétaire d'État prendra des initiatives pour se concerter avec les parties concernées afin que les mécontentements soient autant que possible dissipés.

13.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Monsieur De Groote pourrait peut-être transmettre ma réponse aux conducteurs de train inquiets. Il cite un document qui m'est inconnu et que j'aimerais consulter. Dans la communication officielle, il est précisé que la charge de travail au dépôt de Courtrai restera inchangée jusqu'en 2006.

L'incident est clos.

14 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de l'arrêt 'le Campinaire' à Farciennes" (n° 8901)

14.01 Olivier Chastel (MR): La décision de fermer la halte du Campinaire le 11 décembre est tombée, malgré l'avis négatif rendu par le Comité consultatif des usagers, ce qui pose la question du rôle et de l'influence effective de ce comité.

Prétextant des coûts de réhabilitation, de transformation ou simplement de gestion, la SNCB évacue toutes les autres questions — parmi lesquelles les retombées pour la région et pour la SNCB elle-même, entre autres ! Or sans halte, pas de client !

Au-delà de cela, je me pose des questions concernant la fermeture de plus en plus fréquente de haltes autour de Charleroi.

Cette halte avait fait l'objet d'une pétition des usagers. La SNCB n'en a pas plus tenu compte que de l'avis du Comité consultatif.

Est-il possible que la SNCB revoie sa position ou recule la date de fermeture de cette halte ?

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Il n'est pas encore possible de savoir si la fermeture de la halte du Campinaire sera postposée en juin 2006. La SNCB étudie actuellement cette possibilité. Dès que j'aurai une réponse, je vous la communiquerai.

staatssecretaris een initiatief neemt om met de betrokken partijen te overleggen en het ongenoegen zo mogelijk weg te nemen.

13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De heer De Groote kan misschien mijn antwoord aan de ongeruste treinbestuurders bezorgen. Hij citeert uit een document dat ik niet ken en dat ik graag zou inzien. De officiële communicatie is dat de werkbelasting in het depot Kortrijk tot en met 2006 onveranderd zal blijven.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van de stopplaats 'le Campinaire' te Farciennes" (nr 8901)

14.01 Olivier Chastel (MR): Er werd beslist om de stopplaats Le Campinaire op 11 december te sluiten, ondanks het negatieve advies dat door het Raadgevend Comité van de gebruikers van de NMBS werd uitgebracht. De vraag rijst dan ook welke rol dat Comité nu eigenlijk speelt en hoeveel invloed het daadwerkelijk uitoefent.

De NMBS voert vernieuwings-, verbouwings- en zelfs gewoon beheerskosten aan als voorwendsel om alle overige vragen aan de kant te schuiven — onder andere wat de nadelige gevolgen voor de streek en de NMBS zelf betreft! Maar als die stopplaats wegvalt, verdwijnen ook de klanten en met hen de inkomsten!

Ik heb tevens bedenkingen bij het feit dat steeds vaker stopplaatsen in de omgeving van Charleroi worden afgeschaft.

Voor die stopplaats hadden de treinreizigers een petitie ingediend. De NMBS hield er even weinig rekening mee als met het advies van het Raadgevend Comité.

Kan de NMBS haar standpunt herzien of de geplande sluitingsdatum van de stopplaats uitstellen?

14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Nu kan nog niet worden uitgemaakt of sluiting van de stopplaats Campinaire tot juni 2006 wordt uitgesteld. De NMBS onderzoekt momenteel die mogelijkheid. Van zodra ik over een antwoord beschik, zal ik het u bezorgen.

Je ne suis pas directement compétent pour le Comité consultatif des usagers. En tout cas, la coopération entre la SNCB et le Comité consultatif des usagers s'est grandement améliorée pendant l'année écoulée.

14.03 Olivier Chastel (MR): Le 11 décembre, il sera trop tard. J'apprendrai probablement alors que cette halte sera définitivement fermée.

L'incident est clos.

15 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan Malaga de la SNCB" (n° 8922)

15.01 Olivier Chastel (MR): Le coût du plan Malaga, qui vise à équiper les gares qui engendrent le sentiment d'insécurité le plus important, serait d'environ 10 millions d'euros.

Quelles sont les gares concernées, le mode de répartition du budget, les critères d'attribution des moyens techniques, les modalités d'acquisition du matériel par la SNCB ?

Quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre en matière de protection de la vie privée ? Quel avenir sera réservé aux bandes vidéo ? Qui sera habilité à les visionner ? Quelle fonction sera attribuée à ces personnes ? Quels sont les aspects déontologiques relatifs à cette pratique ?

Un numéro d'appel d'urgence serait mis à la disposition du public. Comment la SNCB compte-t-elle réagir aux appels non justifiés ? Quels sont les moyens humains qui seront dévolus à cette tâche ? Quelles seront les règles éthiques appliquées ?

15.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : Cinquante et une gares sont concernées.

Les critères d'attribution ont été fixés en fonction du nombre de voyageurs et des actes délictueux recensés sur plusieurs années. Les gares seront équipées dans un ordre établi selon des priorités fixées en fonction de ces critères et de la possibilité technique d'augmenter les modalités d'exploitation des équipements de surveillance déjà en place.

La SNCB procédera sous peu au choix d'une firme, conformément aux prescriptions légales relatives

Ik ben niet rechtstreeks bevoegd voor het Raadgevend Comité van de Gebruikers. In elk geval is de samenwerking tussen de NMBS en het Raadgevend Comité van de Gebruikers het voorbije jaar geleidelijk verbeterd.

14.03 Olivier Chastel (MR): Op 11 december zal het te laat zijn. Ik zal dan allicht vernemen dat die stopplaats definitief wordt afgeschaft.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het Malaga-plan van de NMBS" (nr. 8922)

15.01 Olivier Chastel (MR): Aan het Malagaplan, dat ertoe strekt de stations waar het onveiligheidsgevoel het grootst is met videocamera's uit te rusten, zou een prijskaartje van zo'n 10 miljoen euro hangen.

Welke stations komen daarvoor in aanmerking, hoe zal dat bedrag worden verdeeld, op grond waarvan zullen de technische middelen worden toegewezen en volgens welke procedure zal de NMBS het materieel aankopen?

Welke maatregelen zal de NMBS nemen met het oog op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer? Wat zal met de video-opnames gebeuren? Wie wordt gemachtigd ze te bekijken? Welke functie krijgen die personen? Wat met de deontologische aspecten?

Er zou een noodnummer ter beschikking van de reizigers worden gesteld. Hoe zal de NMBS reageren op ongegronde oproepen? Hoeveel personeel zal daarvoor worden ingezet? Welke ethische regels zullen worden gehanteerd?

15.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Die maatregel heeft betrekking op 51 stations.

De toewijzingscriteria werden vastgesteld op grond van het aantal reizigers en het aantal misdrijven dat over een periode van verscheidene jaren werden geregistreerd. De stations zullen van camera's worden voorzien in een welbepaalde volgorde, aan de hand van prioriteiten die zullen worden vastgesteld op grond van die criteria, alsook van de technische mogelijkheid om de exploitatie van de al bestaande bewakingsvoorzieningen uit te breiden.

De NMBS zal binnenkort een contract sluiten met een firma, overeenkomstig de wettelijke voorschriften met betrekking tot de gunning van

aux passations des marchés. Le groupe SNCB est tenu de se conformer aux prescriptions légales en matière de protection de la vie privée.

Les bandes seront conservées pendant une période de sept jours et ne pourront être exploitées qu'à la requête de l'autorité judiciaire. Seront utilisés des caméras de surveillance globale ne produisant que des images d'ambiance générale et des caméras permettant l'identification.

Les personnes affectées à la surveillance électronique sont des membres du service interne de gardiennage du holding SNCB. Ils suivent les formations prévues et sont susceptibles de faire l'objet de contrôles conformément aux prescriptions édictées dans la loi du 10 avril 1990 sur la sécurité privée et particulière.

Dans la mesure du possible, les appels non justifiés au numéro d'appel feront l'objet de poursuites judiciaires. Une permanence est assurée 24 heures sur 24 par des agents de Securail, qui sont assermentés et soumis aux règles de déontologie propres à cette fonction.

15.03 Olivier Chastel (MR): Quand ce système sera-t-il opérationnel ?

15.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Ce projet sera progressivement finalisé d'ici quatre ou cinq ans.

L'incident est clos.

16 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du dernier tronçon wallon de la ligne de chemin de fer 86" (n° 8923)

16.01 Olivier Chastel (MR): Les derniers kilomètres de la ligne 86, qui aboutissaient au cœur d'une firme spécialisée dans la fabrication d'engrais et transportaient, selon la direction de la firme, quelque 700 000 tonnes de fret par an, vont être fermés le 31 décembre 2005. Cette ligne n'a pas eu la chance de bénéficier de l'aide nécessaire à son entretien. Cet événement constitue une preuve supplémentaire du manque flagrant de vision globale en matière de mobilité.

Quel est votre sentiment sur cette affaire ?

overheidscontracten. De NMBS-groep is verplicht zich aan de wetsbepalingen op het stuk van de bescherming van de privacy te conformeren.

De filmopnames zullen gedurende zeven dagen worden bewaard en kunnen enkel op verzoek van de gerechtelijke overheden worden gebruikt. Er zullen enkel camera's voor totaalbewaking worden gebruikt waarop enkel sfeerbeelden te zien zijn, alsook camera's die identificaties mogelijk maken.

De personen die voor de elektronische bewaking zullen instaan, zijn leden van de interne bewakingsdiensten van de NMBS-holding. Zij zullen de nodige opleidingen volgen en zullen aan controles kunnen worden onderworpen overeenkomstig de bepalingen van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

In de mate van het mogelijke worden gerechtelijke stappen ondernomen tegen valse oproepen naar het noodnummer. De permanentie, 24 uur op 24, wordt verzekerd door het veiligheidspersoneel van Securail, dat beëdigd is en specifieke gedragsregels moet naleven.

15.03 Olivier Chastel (MR): Wanneer treedt dat systeem in werking?

15.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Binnen vier à vijf jaar staat het project volledig op punt.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het laatste Waalse baanvak van spoorlijn 86" (nr. 8923)

16.01 Olivier Chastel (MR): De laatste kilometers van lijn 86, die uitkwamen bij een meststoffenbedrijf en waarop volgens de directie van het bedrijf jaarlijks zo'n 700.000 ton vracht vervoerd werd, zullen op 31 december 2005 buiten dienst gesteld worden. Deze lijn kwam helaas niet in aanmerking voor de steun die nodig was voor het onderhoud ervan. Het is het zoveelste bewijs van het flagrante gebrek aan een totaalvisie op mobiliteit.

Wat is uw standpunt?

16.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*): Dans un contexte de libéralisation du marché et face à l'interdiction européenne d'octroyer des subsides qui perturberaient les règles du marché, le système ferroviaire n'offre pas de réponse technique et économique valable pour les transports à courte distance en wagons isolés. En effet, une subvention au transport peut aisément être interprétée comme un subside direct à une entreprise, en particulier dans le cas de la ligne 86 et des Engrais Rosier à Frasnes dont le trafic a diminué au fil des ans.

En ce qui concerne les investissements en infrastructure, des arbitrages doivent être respectés et dans la région, on a opté pour le renouvellement des freins de voies à Monceau, l'aménagement des voies de Ronet ou le désenclavement des carrières de l'Entre Sambre et Meuse. Ces installations permettent de conserver ou d'acquérir des milliers de wagons par mois alors que le potentiel objectif maximum de la ligne 86 n'atteint pas le dixième du chiffre cité dans votre question.

Pour votre information, les quantités transportées sur la ligne 86 s'élevaient à 25 700 tonnes en 1996, à 16 300 tonnes en 2000, à 20 300 tonnes en 2004 et avoisinent les 13 200 tonnes au cours des dix premiers mois de cette année. Ces trafics ne suffisent donc pas pour justifier le maintien d'une ligne entière au profit d'un seul client. Sa fermeture a été décidée par la SNCB.

L'incident est clos.

17 Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le financement du projet Diabolo" (n° 8944)

17.01 Carl Devlies (CD&V): Le projet Diabolo est aussi important pour le désenclavement de l'aéroport de Zaventem que le tunnel de la Liefkenshoekspoort pour le désenclavement du port d'Anvers. Il semble que l'on optera pour un partenariat public-privé (PPP) pour financer de tels projets. Ce choix pourrait ralentir considérablement l'ensemble du projet. Je crains en outre que le coût ne soit supérieur, car un investisseur privé demande toujours une garantie de bénéfices. Dans les faits, l'apport du secteur privé s'apparente alors à un emprunt coûteux, bien plus coûteux qu'un emprunt public normal.

16.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens , (Frans) : In een context waarin de markt vrijgemaakt wordt en waarin Europa elke staatssubsidie afwijst die de werking van de markt zou verstoren, biedt het spoorstelsel geen geldige oplossing voor het vervoer over korte afstanden met afzonderlijke wagons, en dit noch op technisch, noch op economisch vlak. Een vervoersubsidie kan immers zeer gemakkelijk worden opgevat als een rechtstreekse subsidie aan een onderneming, in het bijzonder voor de lijn 86 en de Engrais Rosier in Frasnes waarvan het verkeer jaar in jaar uit daalde.

Wat de investeringen in infrastructuur betreft, moeten arbitrages in acht worden genomen en in het Gewest koos men voor de hernieuwing van de spoorremmen in Monceau, de aanleg van de sporen te Roncet of de ontsluiting van de steengroeven in de regio Entre Sambre et Meuse. Door die installaties kunnen maandelijks duizenden wagons worden behouden of verworven terwijl het objectieve maximumpotentieel van lijn 86 niet een tiende van het in uw vraag genoemde cijfer bedraagt.

Ter informatie, in 1996 werd via lijn 86 25 700 ton vervoerd, in 2000 16 300 ton, in 2004 20 300 ton en gedurende de eerste tien maanden van 2005 ongeveer 13 200 ton. In het licht van de hoeveelheid vervoerde goederen is het ongerechtvaardigd om die lijn in bedrijf te houden voor een enkele klant. De NMBS heeft beslist om de lijn te sluiten.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de financiering van het Diabolo-project" (nr. 8944)

17.01 Carl Devlies (CD&V): Het Diaboloproject is erg belangrijk voor de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem, zoals de Liefkenshoekspoorttunnel dat is voor de ontsluiting van de Antwerpse haven. Om voor dit soort projecten geld te vinden lijkt men te zullen kiezen voor een publiek-private samenwerking (PPS). Die keuze zou wel eens voor flinke vertraging van het hele project kunnen zorgen. Daarenboven vrees ik voor hogere kosten, aangezien een privé-investeerder zeker een gewaarborgde opbrengst zal vragen. In feite komt de privé-inbreng dan neer op een dure lening, veel duurder dan een gewone overheidslening.

Pour réaliser rapidement ces projets d'infrastructure urgents, je préconise donc plutôt d'appliquer la méthode utilisée pour le TGV : des emprunts SNCB à des taux avantageux. Cela permettrait non seulement de gagner du temps mais encore de comprimer les coûts. Qu'en pense le secrétaire d'État ?

17.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*): La balance penche effectivement en faveur du PPP. Les règles comptables d'Eurostat sont très claires : il ne peut en aucun cas y avoir de garantie de bénéfices pour le partenaire privé, sans quoi il s'agirait tout simplement de financement public. Le partenaire privé prendra au moins le risque inhérent à la construction – il doit fournir l'infrastructure au prix fixé préalablement – ainsi qu'un risque de disponibilité et même un risque partiel en matière de demande. Le PPP ne constitue donc pas un emprunt coûteux. Le financement s'effectuera en partie par du capital à risque de partenaires privés et par des emprunts structurés. Afin de réduire les frais, le dossier est ouvert à la concurrence européenne et cette adjudication est toujours en cours.

Il est également faux de dire que le fédéral supportera les frais. Pour le projet Diabolo, une part significative des recettes sera générée par le transport de passagers en provenance de l'aéroport et à destination de celui-ci, les navetteurs étant exonérés. Pour le Liefkenshoektunnel, la Région flamande supportera une partie des charges financières.

17.03 Carl Devlies (CD&V): J'espère qu'il sera procédé en temps opportun à une comparaison du coût du PPP et de la formule classique. Le ministre peut-il avancer un calendrier ?

Un financement privé est généralement plus onéreux qu'un financement par l'État ou par la SNCB. Il faut faire un choix.

17.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les deux projets devront être finalisés pour la fin 2010.

La discussion porte sur le choix entre le PPP et le financement public. On a choisi le PPP parce qu'il offre des avantages en matière de financement, de calendrier et de gestion budgétaire.

L'incident est clos.

18 Question de M. Carl Devlies au secrétaire

Om die dringende infrastructuurprojecten snel te realiseren pleit ik dus eerder voor de werkwijze die ook bij de HST werd toegepast: NMBS-leningen tegen een voordelige rentevoet. Zo zou men niet alleen tijd winnen, maar ook de kosten drukken. Wat denkt de staatssecretaris over dit alles?

17.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De keuze gaat inderdaad uit naar PPS. De boekhoudkundige regels van Eurostat zijn echter duidelijk: in geen geval kan er een gegarandeerde opbrengst zijn voor de privé-partner, anders zou het gewoon om overheidsfinanciering gaan. De privé-partner zal minstens het bouwrisico lopen – hij moet de infrastructuur leveren tegen een vooraf overeengekomen prijs – en ook een beschikbaarheidsrisico en zelfs gedeeltelijk een vraagrisko. PPS is dus geen dure lening. De financiering zal deels gebeuren met risicokapitaal van private partners en deels via gestructureerde leningen. Om de kosten te drukken is het dossier open voor Europese mededinging; die aanbesteding loopt nog.

Het is eveneens onjuist dat alleen de federale overheid de kosten zal dragen. Voor het Diaboloproject zal een significant deel van de inkomsten komen van de reizigers van en naar de luchthaven, waarbij de pendelaars vrijgesteld worden. Voor de Liefkenshoektunnel zal het Vlaams Gewest een deel van de financiële lasten dragen.

17.03 Carl Devlies (CD&V): Ik hoop dat men te gelegener tijd de kostprijs van PPS en de klassieke formule vergelijkt. Kan de minister een timing naar voren schuiven?

Een prive-financiering is meestal duurder dan een financiering door de Staat of de NMBS. Dat moet men afwegen.

17.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Eind 2010 moeten beide projecten afgerond zijn.

De discussie gaat over PPS tegenover overheidsfinanciering. PPS werd gekozen omdat het voordelen biedt inzake financiering, timing en budgettair beheer.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Carl Devlies aan de

d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les liaisons ferroviaires internationales au départ de la gare de Louvain" (n° 8945)

18.01 Carl Devlies (CD&V): La gare de Louvain accueille quotidiennement une moyenne de 21 891 voyageurs et occupe ainsi la cinquième position du classement des principales gares du pays après Bruxelles et Gand. La gare de Liège accueille 13 130 voyageurs par jour. En ce qui concerne les recettes, la gare de Louvain est même la quatrième gare du pays avec plus d'un million de billets vendus. Depuis deux ans, elle n'accueille toutefois plus de liaison internationale. Cette situation est illogique dès lors que Louvain est une ville universitaire qui compte une communauté internationale importante et des entreprises européennes de grande envergure et que des trains internationaux s'arrêtent dans d'autres villes belges.

Quelle est le point de vue du Secrétaire d'État en cette matière ? Interviendra-t-il auprès de Thalys à ce sujet ?

18.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les trains internationaux dont la rentabilité est insuffisante sont exclus de l'offre, ce qui est notamment le cas pour des trains de nuit mis en service par la SNCB. Le transport international de voyageurs, y compris celui de la ligne à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne, est exploité sur une base commerciale. Si les chiffres révèlent que la demande d'un arrêt à Louvain est insuffisante, les exploitants décideront que les trains ne s'y arrêteront plus. Le succès commercial dépend largement de la brièveté de la durée des trajets, ce qui explique la limitation du nombre d'arrêts. Selon la SNCB, la demande était plus élevée pour Bruxelles et Liège que pour Louvain en ce qui concerne la liaison vers Cologne.

18.03 Carl Devlies (CD&V): J'aimerais savoir sur quels chiffres se base le secrétaire d'État, car la réponse n'est absolument pas satisfaisante. 70 000 billets pour des trajets internationaux sont vendus à la gare de Louvain et aucun train international ne s'y arrête. Liège compte beaucoup moins de voyageurs mais les douze trains internationaux s'y arrêtent, ce qui est illogique. Ce dossier concerne en fait la vaste région autour de Louvain qui tirerait profit d'une liaison internationale. J'invite le secrétaire d'État à revoir le dossier et à demander les chiffres. Il est en mesure d'exercer une pression dans ce dossier.

staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de internationale treinverbindingen vanuit het station van Leuven" (nr. 8945)

18.01 Carl Devlies (CD&V): Het station van Leuven heeft dagelijks gemiddeld 21 891 reizigers en is daarmee na Brussel en Gent het vijfde station van het land. Het station van Luik heeft 13 130 reizigers per dag. Inzake inkomsten is het station van Leuven met meer dan een miljoen verkochte biljetten zelfs het vierde belangrijkste station van het land. Sedert twee jaar heeft het evenwel geen internationale verbindingen meer. Dit is geen logische situatie voor een universiteitsstad met een grote internationale gemeenschap en belangrijke Europese bedrijven. Zeker als men vergelijkt met andere Belgische steden waar internationale treinen wel halt houden.

Wat is de opinie van de staatssecretaris? Zal hij zijn invloed op Thalys laten gelden?

18.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Internationale treinen met onvoldoende rendabiliteit worden uit het aanbod geschrapt. Dit is onder meer gebeurd met nachttreinen die de NMBS inlegde. Het internationale reizigersvervoer, ook dat van de hogesnelheidslijn Parijs-Brussel-Keulen, wordt op een commerciële basis geëxploiteerd. Indien uit de vraagcijfers blijkt dat er vanuit Leuven onvoldoende vraag is voor een stopplaats, beslissen de uitbaters om die trein daar niet te laten stoppen. Het commerciële succes hangt in grote mate af van korte reistijden en daarom beperkt men het aantal stopplaatsen. Bij de verbinding naar Keulen was er volgens de NMBS meer vraag in Brussel en Luik dan in Leuven.

18.03 Carl Devlies (CD&V): Ik wens te weten op welke cijfers de staatssecretaris zich baseert, want het antwoord is volstrekt onbevredigend. Er worden in het station van Leuven meer dan 70 000 biljetten verkocht voor internationale ritten, zonder dat er één internationale trein stopt. Luik telt veel minder reizigers en toch stoppen de twaalf internationale treinen daar allemaal. Dat is niet logisch. Dit dossier gaat eigenlijk over de grote regio rond Leuven die baat zou hebben bij een internationale aansluiting. Ik roep de staatssecretaris op het dossier te herbekijken en de cijfers op te vragen. Hij kan in dit dossier druk uitoefenen.

18.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*): Je ne manquerai pas de poser des questions sur ce dossier. La décision ne repose pas que sur le nombre d'inscriptions, mais la proximité d'une autre gare entre également en ligne de compte. Les gares de Louvain et de Bruxelles sont assez proches, ce qui n'est pas le cas de celles de Louvain et de Liège.

18.05 Carl Devlies (CD&V): Ce dossier concerne une liaison avec l'Allemagne. Les voyageurs devront-ils se rendre à Bruxelles avant de pouvoir entamer le voyage vers l'Allemagne? L'avenir montrera qu'un marché important se situe sur ce trajet.

L'incident est clos.

19 Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de confort pour les voyageurs à la gare de Louvain" (n° 8946)

19.01 Carl Devlies (CD&V): Les travaux à la marquise de la gare de Louvain paraissent interminables, ce qui engendre beaucoup de désagréments pour les voyageurs, les quais les plus fréquentés ne leur offrant aucune protection contre les intempéries. On avait annoncé la fin des travaux aux quais 1 et 2 avant fin 2005 mais il semble que cette date butoir ne puisse pas être respectée. Pourriez-vous nous en expliquer les raisons?

19.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La première phase de l'installation d'une verrière aux quais 2 et 3 est terminée de sorte que les voyageurs sont désormais à l'abri de la pluie. Toutefois, il reste à procéder à certaines finitions. En ce qui concerne le quai 1, la SNCB a dû attendre l'été 2005 pour obtenir l'aval des Monuments et Sites en vue des travaux de restauration sur la façade arrière du bâtiment de la gare. Depuis, ces travaux ont été l'objet d'une adjudication et ils seront entamés avant la fin du mois. En fonction des conditions météo, ils seront terminés à la fin de l'hiver ou au début du printemps. Ce n'est qu'ensuite que l'on pourra commencer à aménager la marquise couvrant le quai. Ces travaux s'inscriront dans le prolongement direct de ceux réalisés à la façade. Tout devra être achevé en 2006.

19.03 Carl Devlies (CD&V): Je comprends que les

18.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik zal zeker vragen stellen over dit dossier. Niet enkel het aantal inschrijvingen, maar ook de naburigheid van een ander station speelt bij de beslissing een rol speelt. Leuven en Brussel liggen tamelijk dicht bijeen, Leuven en Luik niet.

18.05 Carl Devlies (CD&V): Het gaat hier over een verbinding in de richting van Duitsland. Moeten reizigers dus eerst naar Brussel rijden eer ze naar Duitsland kunnen sporen? De toekomst zal uitwijzen dat op het traject een grote markt ligt.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebrek aan reizigerscomfort in het station van Leuven" (nr. 8946)

19.01 Carl Devlies (CD&V): De werken aan de overkapping van het station Leuven blijven aanslepen en zorgen voor heel wat ongemakken bij de reizigers. Op de meest gebruikte perrons is er geen beschutting tegen weer en wind. Het einde van de werken aan de perrons 1 en 2 was aangekondigd voor eind 2005, maar het ziet er niet naar uit dat die deadline nog gehaald kan worden. Graag enige toelichting.

19.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De eerste fase van de beglazing van de perrons 2 en 3 is voltooid, zodat de reizigers er niet meer in de regen hoeven te staan. Wel dient er nog een en ander te worden afgewerkt. Wat perron 1 betreft, kreeg de NMBS pas in de zomer van 2005 de goedkeuring van Monumenten en Landschappen voor de restauratiewerken aan de achtergevel van het stationsgebouw. Die werken zijn intussen aanbesteed en zullen nog deze maand aanvangen. Afhankelijk van het weer zullen ze voltooid zijn in de late winter of in de vroege lente. Pas daarna kan men beginnen aan de luifel over het perron. Die werken zullen onmiddellijk aansluiten op de restauratiewerken aan de gevel. In 2006 moet alles klaar zijn.

19.03 Carl Devlies (CD&V): Ik begrijp dat de

retards ne sont pas imputables à la SNCB. J'espère par contre que des solutions ponctuelles seront recherchées pour protéger les voyageurs des intempéries en hiver.

L'incident est clos.

20 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recours aux statistiques relatives à l'embarquement en vue de l'aménagement des gares ferroviaires" (n° 8894)

20.01 Guido De Padt (VLD): Dans un récent avis (n° 05/35), le Comité consultatif des usagers dénonce le recours exclusif aux moyennes d'embarquement pour la période 1999-2003 dans le cadre de l'évaluation des infrastructures d'accueil et des lieux aménagés pour l'attente dans les gares. D'après le Comité, ces données ne reflètent pas correctement la réalité. Aucune distinction n'a été réalisée entre les gares proposant ou non des services pendant le week-end et il n'est pas tenu compte des gares situées aux destinations typiquement estivales. Le Comité demande que d'autres critères soient aussi pris en compte, à défaut de quoi des problèmes d'accueil se posent aux heures de pointe.

Le secrétaire d'État souscrit-il à cette critique et tiendra-t-on aussi compte à l'avenir d'autres critères ? Juge-t-il opportun de considérer le potentiel futur des gares, par exemple pour celles qui feront partie du réseau RER ?

20.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'infrastructure de base d'une gare est en effet déterminée en fonction du nombre voyageurs dans le passé. Par contre, si une augmentation de ce nombre est prévisible, il en est tenu compte également.

Afin de déterminer le nombre d'abris sur les quais, il est en effet tenu compte du nombre de passagers aux heures de pointe.

Les perspectives d'avenir des gares font également l'objet d'études. Ainsi, une étude a déjà été réalisée au sujet des arrêts RER le long de la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain.

L'incident est clos.

21 Question de M. Guido De Padt au secrétaire

NMBS niet verantwoordelijk is voor de vertraging. Ik hoop wel dat er naar tijdelijke oplossingen gezocht wordt, zodat de reizigers deze winter toch enigszins beschut zijn tegen weer en wind.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van instapcijfers voor de inrichting van treinstations" (nr. 8894)

20.01 Guido De Padt (VLD): In een recent advies klaagt het Raadgevend Comité van de Gebruikers aan dat er bij de evaluatie van de onthaalinfrastructuur en de wachtaccomodatatie in de stations enkel rekening wordt gehouden met de gemiddelde instapcijfers voor de periode 1999-2003. Die geven geen betrouwbaar beeld van de realiteit volgens het comité. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen stations met of zonder weekendbediening en er wordt geen rekening gehouden met stations in typische zomerbestemmingen. Het comité roept op om ook met andere criteria rekening te houden, omdat er anders opvangproblemen zijn op piekmomenten.

Onderschrijft de staatssecretaris die kritiek? Zal er in de toekomst ook met andere criteria rekening gehouden worden? Vindt de staatssecretaris het opportuun om ook rekening te houden met het toekomstpotentieel van de stations, bijvoorbeeld voor stations die deel zullen uitmaken van het GEN?

20.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De basisinfrastructuur van een station wordt inderdaad bepaald op basis van het gemiddelde aantal reizigers in het verleden. Als er echter een stijging van dat aantal voorspeld kan worden, wordt hiermee ook rekening gehouden.

Voor het bepalen van het aantal schuilplaatsen op de perrons wordt er wel degelijk rekening gehouden met het aantal reizigers tijdens te piekuren.

Er worden ook studies gedaan naar het toekomstpotentieel van stations. Zo een studie is bijvoorbeeld al uitgevoerd voor de GEN-haltes op de lijn 36 tussen Brussel en Leuven.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Guido De Padt aan de

d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le préavis de grève déposé par les syndicats à la suite de l'instauration du système Georoute 2 à La Poste" (n° 8939)

staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stakingsaanzegging van de vakbonden naar aanleiding van de invoering van Georoute 2 bij De Post" (nr. 8939)

21.01 Guido De Padt (VLD): Selon le syndicat chrétien, la nouvelle organisation des tournées postales entraînera la perte de mille emplois à temps plein. Le système Géoroute 2 a été mis en service au cours de ce mois et suscite de vives inquiétudes. Les syndicats ont écrit au directeur de la division Mail de La Poste pour demander que la réorganisation des tournées postales soit suspendue jusqu'après la période de fin d'année, traditionnellement très chargée. Ils ont déposé un préavis de grève.

21.01 Guido De Padt (VLD): Volgens de christelijke vakbond zal de nieuwe organisatie van de postrondes duizend voltijdse banen kosten. Georoute 2 werd deze maand opgestart en zorgt voor grote ongerustheid. De vakbonden schreven een brief naar de directeur Mail van De Post. Zij vragen dat de reorganisatie van de postrondes wordt opgeschort tot na de drukke nieuwjaarsperiode en hebben een stakingsaanzegging ingediend.

Cette réorganisation entraînera-t-elle effectivement des pertes d'emplois et, dans l'affirmative, de combien de postes s'agit-il? Si les calculs des syndicats ne sont pas exacts, quel est le point de vue du secrétaire d'Etat au sujet de la grève? Si leurs calculs sont exacts, qu'en est-il de l'engagement pris par les nouveaux actionnaires de ne pas procéder à des licenciements?

Is er sprake van verlies aan jobs en zo ja, over hoeveel plaatsen gaat het? Als de berekening van de vakbonden niet klopt, wat is dan het standpunt van de staatssecretaris ten aanzien van de staking? Als de berekening wel klopt, wat dan met de verbintenis van de nieuwe aandeelhouders om niet tot ontslagen over te gaan?

21.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat (*en néerlandais*): Il importe d'adapter l'organisation de la distribution du courrier à la baisse de son volume. Georoute 1 était basé sur les volumes de 2002 et représentait surtout une nouvelle méthode de travail. Georoute 2 en est la continuation mais tient compte des volumes de 2005, de l'évolution des données socio-démographiques, des correctifs et des améliorations apportés à Georoute 1 par le biais des mesures de volume au niveau adresse et de l'amélioration des méthodes de travail.

21.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De organisatie van de distributie moet worden aangepast aan de daling van het volume briefwisseling. Georoute 1 was gebaseerd op de volumes van 2002 en was vooral een nieuwe werkwijze. Georoute 2 is de voortzetting ervan, maar houdt rekening met de volumes in 2005, de evolutie van socio-demografische gegevens, correcties en verbeteringen op Georoute 1 naar aanleiding van volumetellingen op adresniveau en de verbetering van de werkmethodes.

Georoute 2 est une phase suivante et annoncée de la restructuration et se traduira notamment par la suppression des renforts instaurés pour Georoute 1. Le but visé est le maintien du temps de travail pour le triage en tournée afin de garantir et d'améliorer la qualité actuelle du service à la clientèle. Par le biais d'une réorganisation interne, nous voulons également respecter les engagements souscrits dans le secteur de la distribution des journaux.

Georoute 2 is een volgende en aangekondigde fase in de herstructurering en zal onder meer de versterkingen wegwerken die voor Georoute 1 werden ingevoerd. Het is de bedoeling de arbeidstijd voor de sortering op ronde te behouden om de huidige kwaliteit van de dienstverlening te garanderen en te verbeteren. Door interne reorganisatie wil men ook de verbintenissen in verband met de uitreiking van kranten nakomen.

L'impact de cette réorganisation est estimée à 7,5 % en moyenne, avec certains écarts locaux. Elle entraînera globalement une perte d'emplois comprise entre 800 et 1 000. Toutefois, La Poste garantit qu'il n'y aura pas de licenciements secs dans la mesure où quiconque deviendra superflu à

De impact van de reorganisatie wordt gemiddeld op 7,5 procent geschat, met lokale afwijkingen. Over het geheel zal de reorganisatie het aantal arbeidsplaatsen met 800 tot 1 000 doen verminderen. De Post garandeert echter dat er geen naakte ontslagen zullen zijn: wie door de

la suite de cette réorganisation sera réintégré dans les services où il y aura des départs naturels.

21.03 Guido De Padt (VLD): La crainte des syndicats semble dès lors dépourvue de fondement : il n'y aura pas de licenciements secs.

L'incident est clos.

22 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir du transport ferroviaire des marchandises" (n° 8947)

22.01 Guido De Padt (VLD): Une nouvelle étude réalisée par McKinsey démontre que l'effritement de la part du rail dans le transport de marchandises ne pourra être enrayé que par une augmentation des prélèvements à charge du transport routier. Le rail ne détient actuellement que 15% du marché, et cette part devrait, selon toutes les prévisions, encore se réduire jusqu'à seulement 4% en 2020.

Le secrétaire d'Etat partage-t-il ces prévisions pessimistes? Quelles mesures prendra-t-il pour augmenter la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises? Quels sont les pronostics pour B-Cargo? L'introduction d'une eurovignette uniformisée pour les transports routiers est-elle opportune et réalisable au niveau européen? Quel est le point de vue du secrétaire d'Etat sur la proposition actuelle soumise au Parlement européen?

22.02 Bruno Tuybens, Secrétaire d'État (en néerlandais): M. De Padt fait référence à une réunion informelle de la commission Transport du Parlement européen, mais il s'agit en fait ici d'un document général où figurent des idées intéressantes.

Le pessimisme du bureau Mc Kinsey doit être nuancé. La Belgique dispose en effet de nombreux atouts: sa localisation, ses ports, son industrie, la densité de son réseau d'infrastructure. Le transport de marchandises par le rail constitue une concurrence directe pour le transport routier qui ne paie rien pour l'utilisation de l'infrastructure. Le transport routier et l'aéroport entraînent par ailleurs des coûts très élevés qui ne sont pas répercutés vers le secteur mais sont à charge de la collectivité.

B-Cargo n'est plus le seul opérateur en Belgique. Compte tenu de la concurrence, il est préférable de ne pas annoncer les prévisions commerciales du groupe.

reorganisatie ergens overbodig wordt, zal worden ingezet waar mensen natuurlijk afvloeien.

21.03 Guido De Padt (VLD): De vrees van de vakbonden lijkt dus ongegrond: er komen geen naakte ontslagen.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van de spoorvracht" (nr. 8947)

22.01 Guido De Padt (VLD): Uit een nieuwe studie van McKinsey blijkt dat het aandeel van het spoor in het Europese vrachtvervoer zal blijven dalen zolang er geen hogere heffing komt op het transport van goederen over de weg. Het marktaandeel is nu slechts 15 procent, maar het zou dalen tot amper 4 procent in 2020.

Deelt de staatssecretaris dit pessimisme? Welke maatregelen neemt hij om de spoorvracht competitiever te maken? Welke prognoses zijn er voor B-Cargo? Is het uniforme eurovignet voor wegvervoer op Europees vlak opportuun en haalbaar? Wat is het standpunt van de staatssecretaris over het huidige voorstel bij het Europees Parlement?

22.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De heer De Padt verwijst naar een informele vergadering van de commissie Vervoer van het Europees Parlement, maar het gaat hier eigenlijk over een algemeen document met interessante ideeën.

Het pessimisme van McKinsey moet worden genuanceerd. België beschikt immers over tal van troeven: de ligging, de havens, de industrie, het dichte infrastructuurnet. Het goederenvervoer per spoor concurreert rechtstreeks met het wegvervoer, dat echter niets betaalt voor het gebruik van de infrastructuur. Het wegvervoer en de luchtvaart veroorzaken bovendien enorm veel kosten die niet worden doorgerekend aan de sector, maar die ten laste van de gemeenschap vallen.

B-Cargo is niet langer de enige operator in België. Omwille van de concurrentie worden de marktprognoses van de groep dan ook beter niet bekend gemaakt.

Le gouvernement espère une augmentation du transport de marchandises par rail et par navigation intérieure. Le plan fédéral de mobilité durable confirme cette hypothèse et B-Cargo s'efforce de maintenir sa position sur le marché. Jusqu'en 2007, nous soutiendrons le transport combiné de marchandises à concurrence de 300 millions d'euros par an. La Commission européenne n'autorise plus cette aide au-delà de cette date.

L'eurovignette ne relève pas de mes compétences mais, si son prix est suffisamment élevé, elle pourrait nous ouvrir une piste intéressante pour rétablir l'équilibre entre les divers modes de transport.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 07.

De regering hoopt op een toename van het vrachtvervoer per spoor en per binnenvaartschip. Het federaal plan voor duurzame mobiliteit bevestigt die optie en B-Cargo spant zich in om zijn marktpositie te vrijwaren. Wij ondersteunen het gecombineerd goederenvervoer tot 2007 met 300 miljoen euro per jaar. Langer wordt door de Europese Commissie niet toegestaan.

Het eurovignet is mijn bevoegdheid niet, maar als het duur genoeg is, kan het een interessant denkspoor zijn om het evenwicht tussen de vervoersmodi te herstellen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.07 uur.