



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

22-02-2006

Matin

woensdag

22-02-2006

Voormiddag

SOMMAIRE

Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'électrification de la ligne 24 et l'acquisition du matériel électrique pour son exploitation" (n° 9865)

Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Koen Bultinck au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une présentation organisée par le sp.a à la gare d'Ostende" (n° 10036)

Orateurs: **Koen Bultinck**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Questions jointes de 4

- M. André Frédéric au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de plusieurs bureaux de poste dans l'arrondissement de Verviers" (n° 10150)

- Mme Colette Burgeon au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de bureaux de poste dans la région du Centre et dans la Botte du Hainaut" (n° 10361)

- M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° 10395)

- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la nouvelle fermeture de bureaux de poste en province de Namur" (n° 10502)

Orateurs: **André Frédéric**, **Colette Burgeon**, **Valérie Déom**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, **François Bellot**

Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'aide aux voyageurs lors des incidents de train" (n° 9706)

Orateurs: **François Bellot**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité sur "les problèmes de circulation liés 12

INHOUD

Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de elektrificatie van lijn 24 en het aanschaffen van het elektrisch materieel voor de exploitatie ervan" (nr. 9865)

Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Koen Bultinck aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een sp.a-manifestatie in het spoorwegstation van Oostende" (nr. 10036)

Sprekers: **Koen Bultinck**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 4

- de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van verschillende postkantoren in het arrondissement Verviers" (nr. 10150)

- mevrouw Colette Burgeon aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren in de streek van het Centrum en in de laars van Henegouwen" (nr. 10361)

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren" (nr. 10395)

- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de volgende sluitingen van postkantoren in de provincie Namen" (nr. 10502)

Sprekers: **André Frédéric**, **Colette Burgeon**, **Valérie Déom**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, **François Bellot**

Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de hulp aan de reizigers bij treinincidenten" (nr. 9706)

Sprekers: **François Bellot**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersproblemen 12

à la reprise des travaux de réfection de l'autoroute E411" (n° 9871)

Orateurs: **Dominique Tilmans, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

die verband houden met de hervatting van de herstellingswerken aan de E411-autosnelweg" (nr. 9871)

Sprekers: **Dominique Tilmans, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ponctualité des trains belges" (n° 10146)

Orateurs: **Valérie De Bue, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stiptheid van de Belgische treinen" (nr. 10146)

Sprekers: **Valérie De Bue, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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 gare de triage de Monceau-sur-Sambre" (n° 10255)

Orateurs: **Éric Massin, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre" (nr. 10255)

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

Question de M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la transparence des chiffres de l'entreprise ABX" (n° 10261)

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "transparantie van de ondernemingscijfers bij ABX" (nr. 10261)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Questions jointes de

18

Samengevoegde vragen van

18

- M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le Rhin de fer et l'attitude de l'Allemagne" (n° 10262)

18

- de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de IJzeren Rijn en de Duitse houding" (nr. 10262)

18

- M. Luc Sevenhans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le Rhin de fer et l'attitude de l'Allemagne" (n° 10311)

18

- de heer Luc Sevenhans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de IJzeren Rijn en de Duitse houding" (nr. 10311)

18

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le Rhin de fer" (n° 10319)

18

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de IJzeren Rijn" (nr. 10319)

18

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques, **Luc Sevenhans**

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, **Luc Sevenhans**

Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'utilisation des bâtiments des gares fermées par la SNCB" (n° 10271)

20

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van de gebouwen van de door de NMBS gesloten stations" (nr. 10271)

20

Orateurs: **Valérie De Bue, Bruno Tuybens**,

Sprekers: **Valérie De Bue, Bruno Tuybens**,

secrétaire d'État aux Entreprises publiques		Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Bart Tommelein au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le projet 'parking gratuit pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail'" (n° 10297)	21	Vraag van de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het proefproject 'gratis parking woon-werkverkeer'" (nr. 10297)	21
<i>Orateurs:</i> Bart Tommelein, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Bart Tommelein, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la desserte suburbaine au nord d'Anvers" (n° 10314)	22	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de voorstedelijke bediening ten noorden van Antwerpen" (nr. 10314)	22
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Interpellations jointes de	23	Samengevoegde interpellaties van	23
- M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la Ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes à la direction de la SNCB, qui auront certainement des conséquences pour les chemins de fer" (n° 793)	23	- de heer Francis Van den Eynde tot de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de Minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herrie aan de top van de NMBS en de problemen die ongetwijfeld gevolgen zullen hebben voor de spoorwegen" (nr. 793)	23
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la Ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le malaise à la tête de la SNCB" (n° 800)	23	- de heer Jef Van den Bergh tot de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de malaise bij de top van de NMBS" (nr. 800)	23
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , secrétaire d'État aux Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Jef Van den Bergh, Bruno Tuybens , Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven	
Motions	28	Moties	28

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

du

MERCREDI 22 FÉVRIER 2006

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 FEBRUARI 2006

Voormiddag

La réunion publique est ouverte à 10 h 09 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'électrification de la ligne 24 et l'acquisition du matériel électrique pour son exploitation" (n° 9865)

01.01 Melchior Wathelet (cdH): Si le Rhin de fer qui est remis en cause ne voit pas le jour, la ligne 24 sera le moyen le plus adéquat pour relier l'est du pays à l'étranger.

Le *Lloyd anversois* a fait état d'une décision intervenue au niveau du Board de la SNCB portant sur l'acquisition de matériel capable de circuler sur le territoire allemand. B-Cargo dispose actuellement de locomotives bi-courant en nombre apparemment suffisant pour le trafic de et vers la France, ainsi qu'en moins grand nombre de locomotives bi-courant 3 KV continu – 15 KV alternatif aptes à circuler aussi bien en Belgique qu'en Allemagne.

L'électrification du dernier tronçon de la ligne entre la Belgique et l'Allemagne est prévue en 2008 mais le parc de locomotives est insuffisant pour généraliser la traction électrique de marchandises sur la liaison Belgique-Allemagne. Étant donné les délais de livraison très longs, il est indispensable de prendre la décision de l'acquisition de machines de ce type supplémentaires dans les plus brefs délais, d'autant plus que le Rhin de fer semble remis en question.

De vergadering wordt geopend om 10.09 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de elektrificatie van lijn 24 en het aanschaffen van het elektrisch materieel voor de exploitatie ervan" (nr. 9865)

01.01 Melchior Wathelet (cdH): De IJzeren Rijn wordt meer dan ooit ter discussie gesteld en de kans is dan ook groot dat die verbinding nooit tot stand komt. In die context is lijn 24 de tweede beste keuze om het oosten des lands met het buitenland te verbinden.

De *Antwerpse Lloyd* wist te melden dat de Board van de NMBS een beslissing heeft getroffen in verband met de aankoop van materieel dat op het Duitse grondgebied kan worden ingezet. B-Cargo beschikt momenteel blijkbaar over voldoende tweesysteem-locomotieven om het verkeer van en naar Frankrijk te verzekeren, en over een kleiner aantal tweesysteem-locomotieven (3 kV gelijkstroom – 15 kV wisselstroom) die zowel in België als in Duitsland kunnen rijden.

De elektrificatie van het laatste baanvak van de lijn tussen België en Duitsland moet in 2008 worden uitgevoerd maar het locomotievenpark is onvoldoende om de elektrische tractie van goederen op de verbinding België-Duitsland te veralgemenen. Gelet op de zeer lange leveringstermijnen moet zo snel mogelijk beslist worden bijkomende locomotieven van dat model aan te kopen, te meer daar de IJzeren Rijn ter discussie lijkt te worden gesteld.

Quel est l'état du parc de locomotives bi-courant ? Qu'en est-il des commandes en cours ? Cela correspond-il aux besoins ? Le délai d'exécution des derniers travaux d'électrification du dernier maillon de la ligne 24 prévu en 2008 sera-t-il tenu ? Enfin, quelle sera l'affectation réelle des locomotives diesel puissantes dont l'acquisition était mentionnée dans l'article du *Lloyd anversois* du 6 janvier ? Ne faudrait-il pas plutôt prévoir du matériel électrique ?

01.02 Bruno Tuybens, ministre (*en français*) : Le Rhin de fer n'est nullement remis en question. Le parc de locomotives électriques de la SNCB n'est pas spécifiquement dédié à B-Cargo ou à la direction « Voyageurs ». Par ailleurs, la SNCB ne dispose pas de locomotives bi-courant 3 KV continu – 15 KV alternatif, mais de 6 locomotives quadri-courant. La commande de 60 locomotives électriques vise du matériel bi-courant 3 KV continu – 25 KV alternatif. Elles seront utilisées pour tracter des voitures M6 et pour faire face à la croissance du nombre de trains/km en service voyageurs.

Il est préférable de ne pas dévoiler la stratégie de B-Cargo en matière internationale étant donné la concurrence. Celle-ci est évidemment communiquée de manière détaillée à tous les organes de gestion de la SNCB.

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Confirmez-vous que les 60 locomotives qui viennent d'être achetées ne sont pas compatibles avec le courant électrique allemand ? Si c'est le cas, un problème se pose. Si B-Cargo n'a pas de matériel suffisant pour exploiter la ligne 24 électrifiée, à quoi cela sert-il ? Ce ne serait alors utilisable que par les transports marchandises allemands. Je ne comprends pas que l'on achète 60 nouvelles locomotives, que l'on continue avec des diesel et que l'on électrifie une ligne qu'on ne pourra pas emprunter.

L'incident est clos.

02 Question de M. Koen Bultinck au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une présentation organisée par le sp.a à la gare d'Oostende" (n° 10036)

02.01 Koen Bultinck (Vlaams Belang) : Le souci de se positionner, présent chez de nombreux

Over hoeveel tweesysteem-locomotieven beschikt de NMBS en in welke staat zijn ze? Hoe staat het met de lopende bestellingen? Komen die met de behoeften overeen? Zal de termijn voor de uitvoering van de laatste elektrificatiewerken van het laatste deel van lijn 24, dat wil zeggen 2008, worden gehaald? Wat zal tenslotte de werkelijke bestemming zijn van de krachtige diesellocomotieven waarvan sprake in het artikel van de *Antwerpse Lloyd* van 6 januari? Kan niet beter in de aanschaf van elektrisch materiaal worden voorzien?

01.02 Minister Bruno Tuybens (*Frans*): De IJzeren Rijn wordt helemaal niet ter discussie gesteld. De elektrische locomotieven van de NMBS behoren niet specifiek tot B-Cargo of de directie "Reizigers". Voorts beschikt de NMBS niet over tweesysteem-locomotieven 3 kV gelijkstroom – 15 kV wisselstroom, maar wel over 6 viersysteem-locomotieven. Er werden 60 tweesysteem-locomotieven 3 kV gelijkstroom – 25 kV wisselstroom besteld. Ze zullen gebruikt worden om M6-rijtuigen te trekken en om het stijgend aantal treinkilometers bij het reizigersvervoer op te vangen.

Het is beter dat we de internationale strategie van B-Cargo niet openbaar maken om haar concurrentiepositie niet in gevaar te brengen. Die strategie wordt uiteraard gedetailleerd aan alle beheersorganen van de NMBS meegedeeld.

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Kan u bevestigen dat de 60 pas aangekochte locomotieven omwille van spanningsverschillen niet geschikt zijn om op het Duitse spoorwagennet te rijden? Als dat waar is, ontstaat er een probleem. Als B-Cargo over onvoldoende materieel beschikt om de geëlektrificeerde lijn 24 te gebruiken, waartoe dient die dan? Ze zou dan enkel door Duitse goederentreinen kunnen worden gebruikt. Ik begrijp niet dat men 60 nieuwe locomotieven koopt, dat men diesellocomotieven blijft inzetten en dat men een lijn elektrificeert die men achteraf niet kan gebruiken.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Koen Bultinck aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een sp.a-manifestatie in het spoorwegstation van Oostende" (nr. 10036)

02.01 Koen Bultinck (Vlaams Belang): De profileringsdrang van vele politici neemt toe in het

responsables politiques, se renforce à l'approche des élections communales, même chez le secrétaire d'État. Manifestement, M. Tuybens a très rapidement appris la politique politicienne et se livre à certaines pratiques insolites. Le 21 janvier 2006, à l'invitation de « Bruno et Johan », le sp.a a en effet présenté au public les plans de réaménagement des abords de la gare d'Oostende, et ce, dans la gare même. Normalement, la SNCB n'autorise pas de manifestations politiques dans ses gares et ne tolère même pas la distribution de tracts politiques. Cette manifestation s'est déroulée en présence du président du parti, du secrétaire d'État et du bourgmestre.

La direction de la SNCB était-elle au courant de cette manifestation du sp.a ? Depuis quand les partis politiques peuvent-ils présenter leurs projets dans les gares de la SNCB ? Cela vaut-il pour tous les partis politiques ou existe-t-il une discrimination positive en faveur du parti du secrétaire d'État ? Tous les partis peuvent-ils utiliser les informations internes à la SNCB pour présenter leur vision à propos de projets concrets ?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Cette manifestation n'a pas eu lieu à la gare d'Oostende mais à un endroit de la gare accessible au public. Tout le monde, M. Bultinck y compris, y a été convié et les manifestations d'autres partis y sont également admises. Aucune autorisation n'a dès lors été demandée, ni accordée. Les informations diffusées ne sont pas secrètes et le bourgmestre a simplement utilisé les informations existantes.

02.03 Koen Bultinck (Vlaams Belang) : Cette réponse n'est pas sérieuse. Il se fait qu'il s'agit d'un bourgmestre sp.a et la manifestation a été annoncée dans la presse locale au titre de nouvelle campagne d'information. Je comprends que le secrétaire d'État soit embarrassé par cette situation.

02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Pas du tout. Précédemment, j'ai déjà rendu visite dans le même cadre aux bourgmestres de Roulers et de Vilvorde et je m'estime heureux de ne pas encore avoir dû me rendre chez un bourgmestre du Vlaams Belang.

Le **président** : Prochainement, le Vlaams Belang comptera certainement un bourgmestre.

02.05 Koen Bultinck (Vlaams Belang) : Je serais curieux de voir ce qu'il adviendrait si notre parti

vooruitzicht van de gemeenteraadsverkiezingen, zelfs bij staatssecretaris Tuybens. Hij leerde de *politique politicienne* blijkbaar heel snel en leent zich voor een aantal ongebruikelijke zaken. Op 21 januari 2006 stelde de sp.a op uitnodiging van "Bruno en Johan" aan het publiek de plannen voor de herinrichting van de stationsomgeving van Oostende voor in het stationsgebouw. Normaal laat de NMBS geen politieke manifestaties toe in haar stations en gedooft zij niet eens de bedeling van politieke pamfletten. Op de manifestatie in Oostende waren de partijvoorzitter, de staatssecretaris en de burgemeester aanwezig.

Was de NMBS-top op de hoogte van deze sp.a-manifestatie? Sinds wanneer mogen politieke partijen hun plannen verduidelijken in de NMBS-stations? Geldt dat voor alle politieke partijen of is er een positieve discriminatie ten gunste van de partij van de staatssecretaris? Kunnen alle politieke partijen gebruik maken van de NMBS-voorkennis om hun visie over concrete projecten weer te geven?

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Deze manifestatie vond niet plaats in het station van Oostende, maar wel op een publiek toegankelijke plaats aan het station. Iedereen, ook de heer Bultinck, was uitgenodigd en ook manifestaties van andere partijen zijn daar toegelaten. Er werd bijgevolg geen toestemming gevraagd, noch verleend. De informatie die werd verspreid, is niet geheim en de burgemeester heeft gewoon de bestaande informatie gebruikt.

02.03 Koen Bultinck (Vlaams Belang): Dit antwoord is niet ernstig. Het gaat toevallig wel over een sp.a-burgemeester en de manifestatie werd in de lokale pers aangekondigd als een nieuwe informatieronde. Ik begrijp dat de staatssecretaris hiermee verveeld zit.

02.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Dat laatste is geenszins het geval. Ik heb voordien in hetzelfde kader trouwens al de burgemeesters van Roeselare en Vilvoorde bezocht, en prijs me gelukkig dat ik vooralsnog geen Vlaams Belang-burgemeester hoefde op te zoeken.

De **voorzitter**: Binnenkort is er zeker een burgemeester van het Vlaams Belang.

02.05 Koen Bultinck (Vlaams Belang): Ik ben benieuwd wat er zou gebeuren als onze partij op

propageait de la même manière sa vision de la mobilité.

Le **président** : Je conseille au secrétaire d'État d'apprendre à coexister avec des adversaires politiques.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- M. André Frédéric au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de plusieurs bureaux de poste dans l'arrondissement de Verviers" (n° 10150)
- Mme Colette Burgeon au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de bureaux de poste dans la région du Centre et dans la Botte du Hainaut" (n° 10361)
- M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° 10395)
- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la nouvelle fermeture de bureaux de poste en province de Namur" (n° 10502)

03.01 André Frédéric (PS) : Hier, nous avons appris qu'on allait fermer au moins 45 bureaux de poste dont beaucoup en province de Liège et en particulier à Seraing, où il s'agit de populations moins favorisées, plus âgées, qui sont inévitablement touchées par ces fermetures de bureaux de proximité. De ce fait, des missions de service public ne peuvent plus être rendues à ces citoyens.

Je suis effaré par les différentes opérations de restructuration des bureaux de poste. La notion de rentabilité doit-elle être exclusivement prise en compte ?

En six mois, on a regroupé Dison et Limbourg au bureau principal de Verviers et on a procédé à des regroupements de petits bureaux tels Jalhay avec Spa et Aubel avec Thimister ; le bureau de Theux va également être attaché à celui de Spa.

Vous avez précisé, le 16 janvier dernier, que le bureau de poste de Petit-Rechain sera définitivement fermé le 18 avril prochain et que son personnel sera affecté à Dison suite à un problème de sécurisation alors que, selon La Poste elle-même, ce bureau était déclaré rentable.

dezelfde manier haar visie op mobiliteit zou uitdragen.

De **voorzitter**: Ik wil de staatssecretaris aanraden te leren leven met het bestaan van politieke tegenstanders.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van verschillende postkantoren in het arrondissement Verviers" (nr. 10150)
- mevrouw Colette Burgeon aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren in de streek van het Centrum en in de laars van Henegouwen" (nr. 10361)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren" (nr. 10395)
- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de volgende sluitingen van postkantoren in de provincie Namen" (nr. 10502)

03.01 André Frédéric (PS): Gisteren vernamen wij dat ten minste 45 postkantoren zouden worden gesloten waarvan een groot aantal in de provincie Luik en meer bepaald in Seraing. Onvermijdelijk worden daar vooral minderbedeelden en bejaarden getroffen door de sluitingen van buurtkantoren. Deze burgers worden dus bepaalde taken van openbare dienstverlening ontczegd.

De diverse herstructureringsoperaties van de postkantoren slaan me met verstomming. Dient enkel de rendabiliteit in overweging te worden genomen?

Op zes maanden tijd werden Dison en Limbourg gehergroepeerd in het hoofdkantoor van Verviers en werden kleine kantoren zoals Jalhay en Spa of Aubel en Thimister gehergroepeerd; het kantoor van Theux zal ook worden gekoppeld aan dat van Spa.

Op 16 januari jongstleden hebt u uitgelegd dat het postkantoor van Petit-Rechain definitief zal worden gesloten op 18 april aanstaande en dat zijn personeel zal worden tewerkgesteld in Dison omdat er een beveiligingsprobleem is gerezen. De Post zelf echter acht dit kantoor rendabel.

J'ai appris également que le bureau de Sourbrodt fermera ses portes le 13 mars, son personnel partant en renfort à Malmédy, et que le personnel du bureau de Plombières 2 a été officiellement averti que leur bureau allait définitivement fermer ses portes dans moins de quatre mois, le personnel n'étant pas réaffecté à l'autre bureau plombimontois.

Ces fermetures prochaines s'ajoutent à la liste des 20 communes sur 29 dans l'arrondissement de Verviers qui n'ont déjà plus qu'un seul et unique bureau de poste. Je vous rappelle que nous nous situons là-bas dans des zones rurales, avec des distances importantes entre les anciens villages, et que la diminution du nombre de bureaux de poste fait qu'ils deviennent inaccessibles pour bon nombre de nos concitoyens, en particulier les personnes âgées.

On assiste ainsi, au nom de la rentabilité, à un détricotage progressif de l'ensemble des services publics de l'arrondissement de Verviers que ce soit Belgacom, la SCNB ou La Poste. Tout cela ne correspond pas à ma vision du service au public.

Quelles sont les raisons qui justifient ces fermetures? Approuvez-vous, en tant que ministre de tutelle, ce détricotage permanent?

D'autres fermetures sont-elles prévues? Si oui, quand entendez-vous alerter les autorités communales?

Enfin, quel est votre sentiment, même si c'est un modèle que je n'approuve pas, sur l'ouverture prochaine de magasins postaux pour pallier ces fermetures?

03.02 Colette Burgeon (PS): Les bureaux de Carnières, Bois d'Haine, Soignies 2 seront bientôt fermés car jugés non rentables. Certes, La Poste respecte le contrat de gestion qui prévoit que chaque commune garde au moins un bureau, mais le risque est réel de voir d'autres bureaux disparaître dans un proche avenir, non seulement dans la région du Centre, mais encore dans la botte du Hainaut qui, après avoir vu le SNCB démanteler la totalité de ses installations, verra sans doute, au nom de la même logique de rentabilité financière, la dernière entreprise publique y mettre la clé sous le paillason.

La Poste se doit d'être un service de proximité. Le renvoi des usagers vers d'autres bureaux plus éloignés ne peut constituer une solution satisfaisante pour les personnes ayant des difficultés pour se déplacer. Au nom de la rentabilité basée essentiellement sur des critères démographiques, ce sont encore les Wallons issus

Ik heb eveneens vernomen dat het kantoor van Sourbrodt op 13 maart zal worden gesloten en dat het personeel naar Malmédy zal worden overgeheveld. De personeelsleden van het kantoor van Plombières 2 werden er officieel van op de hoogte gebracht dat hun kantoor over minder dan vier maanden definitief zal worden gesloten; de betrokken beambten zullen niet naar het andere kantoor in Plombières worden overgeheveld.

Die nakende sluitingen komen bovenop de lijst van de 20 gemeenten op 29 in het arrondissement Verviers die al maar over een enkel postkantoor beschikken. Ik herinner er u aan dat het landelijke gebieden betreft, waar de oude dorpen op grote afstanden van elkaar verwijderd liggen, en dat de vermindering van het aantal postkantoren tot gevolg heeft dat zij onbereikbaar worden voor tal van medeburgers, inzonderheid dan de bejaarden.

In naam van de rentabiliteit worden ook alle openbare diensten in het arrondissement Verviers, zowel Belgacom, de NMBS en De Post, langzaam ontmanteld. Dat alles staat haaks op mijn visie inzake de openbare dienstverlening.

Waarom worden die kantoren gesloten? Keurt u als toeziend minister die voortdurende ontmanteling goed?

Zijn er nog andere sluitingen gepland? Zo ja, wanneer zal u de gemeentelijke autoriteiten daarvan op de hoogte brengen?

Wat vindt u ten slotte van de nakende opening van postwinkels – een model waar ik niet achter sta – om die sluitingen te ondervangen?

03.02 Colette Burgeon (PS): De kantoren van Carnières, Bois d'Haine, Zinnik 2 zullen weldra worden gesloten omdat zij als niet-rendabel worden bestempeld. De Post houdt zich weliswaar aan het beheerscontract, dat bepaalt dat er in elke gemeente ten minste één kantoor moet worden gehandhaafd, maar het gevaar bestaat dat er in de nabije toekomst nog andere kantoren zullen verdwijnen, niet enkel in de région du Centre, maar ook in de laars van Henegouwen, waar, nadat de NMBS er al haar infrastructuur heeft afgebouwd, wellicht in naam van dezelfde logica van financiële rentabiliteit, nu ook het laatste overheidsbedrijf de deuren zal sluiten.

De Post moet zich wijden aan plaatselijke dienstverlening. Het doorsturen van klanten naar andere, verder gelegen kantoren is een ontoereikende oplossing voor mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen. In naam van de louter op demografische criteria gestoelde rentabiliteit, zijn het weer eens de Walen uit de rurale

de communes rurales ou à très faible densité de population qui vont faire les frais de ces fermetures. Votre prédécesseur, le 24 février 2005, indiquait son souhait de voir maintenir les 1.300 bureaux de poste actuels, même si certains d'entre eux devaient être transformés en magasins-Poste ou Postshops. Sera-ce le cas pour les situations évoquées ici?

Il a été décidé de réaliser cinquante tests avec la possibilité d'aller d'ici à la fin 2006 jusqu'à 100 à 120 magasins de la Poste là où les bureaux seraient démantelés. Vos services ont-ils procédé à une évaluation de l'expérience menée jusqu'à présent? Les magasins-Poste ou Postshops sont-ils une alternative satisfaisante pour tous les usagers de La Poste?

03.03 Valérie Déom (PS): En ce mois de février, c'est au tour de Namur de faire les frais de la rationalisation de La Poste.

Ainsi, contre toute attente et contre leurs efforts, les habitants du quartier Bomel, quartier défavorisé et de population vieillissante, ont appris la fermeture de leur bureau de poste, le bureau Namur 3. Ces habitants ont bien tenté de résister via des interpellations aux autorités communales qui devraient voter, au conseil communal d'aujourd'hui, une motion dans ce sens qui vous sera certainement envoyée ou via encore une pétition invoquant un concept non pas de rentabilité économique mais plutôt de rentabilité sociale. Malheureusement, ces moyens restent bien dérisoires et souvent lettre morte face à un objectif de rentabilité simplement et strictement économique.

Vous avez tout récemment cité les différentes explications de motivation "économiques" à la fermeture des différents bureaux de poste : la fin de bail, la vétusté des locaux, le manque de sécurité ou encore la fameuse non-rentabilité.

Malheureusement, si ces différentes motivations sont compréhensibles, elles n'en demeurent pas moins floues. Aussi ne serait-il pas plus simple d'enjoindre La Poste à communiquer les calculs qui ont réellement été effectués et les résultats obtenus avant chaque décision prise à l'encontre d'un bureau de poste. Nous pourrions alors juger de la pertinence économique des décisions prises, ce qui nous aiderait certainement à mieux comprendre et à mieux expliquer aux personnes qui nous interpellent la direction prise par La Poste.

Enfin, toujours dans un souci de rentabilité économique, La Poste s'est attelée à supprimer

gemeenten en de gebieden met een lage bevolkingsdichtheid die de dupe van die sluitingen zullen zijn.

Op 24 februari 2005 gaf uw voorganger zijn wens te kennen om de huidige 1 300 postkantoren te behouden, ook al moesten sommige ervan in Postwinkels of Postshops worden omgevormd. Zal dit het geval zijn voor de hier aangekaarte situaties?

Er werd beslist vijftig tests uit te voeren met de mogelijkheid om voor eind 2006 daar waar de kantoren zouden worden afgeschaft 100 tot 120 Postwinkels op te richten. Zijn uw diensten al begonnen met de evaluatie van dit experiment tot op vandaag? Zijn de Postwinkels of Postshops een toereikend alternatief voor alle klanten van de Post?

03.03 Valérie Déom (PS): In februari is het de beurt aan Namen om de Post te rationaliseren.

Zo vernamen de inwoners van de wijk Bomel, een achtergesteld gebied met een vergrijzende bevolking, tegen alle verwachtingen en al hun inspanningen in, dat hun postkantoor, kantoor Namen 3, wordt gesloten. De inwoners van deze wijk hebben de sluiting ervan proberen af te wenden via interpellaties ter attentie van het gemeentebestuur, dat vandaag op de gemeenteraad over een motie hieromtrent – die u zeker zult ontvangen – moet stemmen. Ze hebben ook een verzoekschrift ingediend waarin vooral het concept van de sociale rentabiliteit en niet de economische rentabiliteit wordt belicht. Jammer genoeg zijn dergelijke middelen vaak onbeduidend en tot mislukken gedoemd tegenover het streefdoel van louter economische rentabiliteit.

U zette onlangs de verschillende economische motieven uiteen die aan de basis liggen van de sluiting van een aantal postkantoren: het einde van de huurovereenkomst, de aftandse lokalen, de gebrekkige veiligheid of nog het beruchte gebrek aan rentabiliteit.

Die motieven zijn misschien begrijpelijk, maar daarom niet minder vaag. Zou het niet eenvoudiger zijn als u De Post zou gebieden u haar berekeningen en het resultaat ervan te bezorgen, op grond waarvan beslist werd de getroffen kantoren te sluiten? Zo zouden we ons over de economische relevantie van de beslissingen kunnen uitspreken en de door De Post gemaakte keuzes beter kunnen begrijpen én uitleggen aan de personen die ons daarover aanspreken.

Met het oog op de economische rentabiliteit is De Post ook begonnen met het afschaffen van een

toute une série de boîtes aux lettres. Cette problématique est, elle aussi, l'objet d'un flou qui ne permet ni de comprendre, ni même quelquefois d'être informé de la suppression de la boîte. C'est d'autant plus préoccupant que ce plan est toujours en cours et que, dès lors, on se demande quelles boîtes aux lettres subsisteront.

Ainsi, des boîtes ont été supprimées dans le quartier de Bomel. Qu'en sera-t-il dans le reste du Namurois? Quels sont les plans? Ne pourrait-on pas obtenir un moratoire sur cette suppression, comme il se dit déjà d'application en Flandre, même si j'ai du mal à le croire?

Est-il vraiment impossible d'envisager que La Poste ne ferme un bureau que lorsque la solution alternative, à savoir une halte ou un magasin postal, soit véritablement et concrètement opérationnelle?

03.04 Bruno Tuybens, ministre (*en néerlandais*): J'ai exposé dans le détail, lors de la précédente réunion de la commission, tous les critères qui interviennent dans la fermeture des bureaux de poste. Je propose de répondre par courrier et dans un délai d'un mois aux questions relatives à des bureaux en particulier. J'ai déjà procédé ainsi pour les questions qui m'ont été posées lors de la réunion précédente. Je me réfère donc à ma réponse précédente pour les critères généraux. Il ne me paraît pas adéquat de perdre le temps qui nous est précieux à répéter toujours la même réponse. Les réponses aux questions relatives à des bureaux spécifiques seront transmises à leurs auteurs par écrit, dans un délai d'un mois. A l'heure actuelle, nous sommes même en mesure de répondre dans la semaine.

La Poste informe toujours trois mois à l'avance les autorités locales des motifs justifiant la fermeture d'un bureau. Une entrevue personnelle avec le bourgmestre est toujours organisée. Il est exact que les informations concernant l'enlèvement des boîtes postales n'ont pas été communiquées de manière optimale. C'est pourquoi j'ai demandé voici quelques semaines à La Poste de mettre cet aspect au point et d'observer un moratoire en attendant. Depuis, les mesures nécessaires pour informer correctement les consommateurs ont été prises.

03.05 André Frédéric (PS): Chaque commission entend des parlementaires poser des questions sur ce problème ponctuel localisé géographiquement. Des réponses ponctuelles doivent être apportées pour justifier les fermetures que nous apprenons, par ailleurs, par la presse. Je n'ai pas eu de réponse quant à la manière de

aantal brievenbussen. Ook hier is onduidelijkheid troef en blijven de redenen waarom bepaalde bussen moeten verdwijnen onduidelijk. Ook de informatie schiet tekort. Dat baart ons grote zorgen, want die maatregel loopt nog steeds en niemand weet welke brievenbussen zullen worden behouden.

Er verdween al een aantal brievenbussen in de wijk Bomel. Wat zal er in de rest van de regio Namen gebeuren? Wat zijn de plannen? Kan geen moratorium worden ingesteld op de afschaffing van brievenbussen, zoals naar verluidt in Vlaanderen al het geval zou zijn, al heb ik moeite om dat te geloven?

Is het werkelijk zo onmogelijk dat De Post een postkantoor pas zou sluiten wanneer er daadwerkelijk een andere oplossing is, namelijk een posthalte of een postwinkel?

03.04 Minister Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik heb tijdens de vorige vergadering van de commissie uitgebreid alle criteria uitgelegd die spelen bij de sluiting van postkantoren. Ik stel voor om de vragen over specifieke kantoren binnen de maand per brief te beantwoorden. Ik heb dit reeds gedaan voor de vragen die mij vorige vergadering gesteld waren. Voor de algemene criteria verwijz ik dus naar mijn vorige antwoord. Ik denk dat het niet opportuun is telkens hetzelfde antwoord te herhalen en zo kostbare tijd te verliezen. De antwoorden op de vragen over specifieke kantoren zal ik binnen de maand per brief aan de vraagstellers bezorgen. Op dit ogenblik zijn we zelfs in staat om dit binnen de week te doen.

De redenen voor de sluiting van een kantoor worden steeds drie maanden op voorhand door De Post aan de lokale autoriteiten meegedeeld. Er is ook telkens een persoonlijk onderhoud met de burgemeester. De communicatie over het weghalen van de postbussen was inderdaad niet optimaal. Daarom heb ik enkele weken geleden De Post gevraagd om die communicatie op punt te stellen en ondertussen een moratorium in acht te nemen. Intussen zijn de nodige maatregelen genomen om het publiek correct te informeren.

03.05 André Frédéric (PS): In alle commissies stellen parlementsleden vragen over dit specifieke, geografisch beperkte probleem. Er moeten dan ook specifieke redenen worden aangedragen om de sluitingen, die wij trouwens via de pers vernemen, te rechtvaardigen. Ik heb geen antwoord gekregen over de

communiquer de La Poste, qui me semble un peu particulière. Je connais les arguments et les critères qui sont pris en compte mais si je prends des exemples dans mon entourage, ils ne se vérifient pas. Aujourd'hui, les facteurs doivent se déplacer pendant plus d'une demi-heure pour rejoindre un bureau situé à dix kilomètres et ensuite revenir sur leur terrain pour la distribution ; là, quelque chose m'échappe. Je souhaiterais que l'on m'explique.

Ce qui est irritant, c'est le manque de transparence des objectifs. A chaque fois, nous sommes mis devant le fait accompli et, ensuite, nous devons en expliquer les raisons aux citoyens car c'est de notre responsabilité de l'expliquer sur le terrain.

La pertinence économique doit effectivement être prouvée mais, à un moment donné, il faudrait, comme Mme Déom l'a dit à juste titre, s'arrêter et voir avec La Poste et le ministre de tutelle quelles sont les perspectives à court, moyen et long terme. Quel est l'objectif?

Nous semblons confrontés à un détricotage par petites touches au risque de nous trouver demain devant un désert de service public. Voilà ce que je trouve intolérable.

03.06 Colette Burgeon (PS): Vous dites avoir répondu de façon circonstanciée la semaine dernière. Pouvons-nous avoir la référence de la question à laquelle vous avez répondu afin que nous puissions trouver immédiatement?

Il est un peu dommage qu'on ne reçoive pas des réponses spécifiques ici, mais seulement par courrier. Je suppose que cela ne vous posera aucun problème que cette lettre en question soit diffusée?

Enfin, vous avez parlé des Carnières, de Bois d'Haine et de Soignies 2 ; n'oubliez pas la botte du Hainaut.

03.07 Valérie Déom (PS): Je partage tout à fait ce qui vient d'être dit par mes deux collègues. Cette technique de la réponse circonstanciée, écrite, est une technique qui évite le débat. Si les critères sont si évidents, sont établis et qu'il existe un véritable plan global, il suffit d'interroger La Poste et demander pourquoi elle a fermé ou a prévu la fermeture de tel ou tel bureau.

Si ces stratégies et ces plans existent, s'il y a une véritable transparence dans ce critère de rentabilité économique, les réponses à nos questions devraient être très faciles à fournir.

En outre, vous avez dit que les fermetures étaient communiquées préalablement aux autorités

eigenaardige manier waarop De Post communiceert. Ik ken de argumenten en criteria die worden aangevoerd, maar als ik op de voorbeelden in mijn omgeving afga, blijken ze niet juist te zijn. Vandaag zijn postbodes meer dan een half uur onderweg om een kantoor op tien kilometer afstand te bereiken. Voor de postbedeling moeten ze vervolgens helemaal terugkeren; de logica daarvan ontgaat me. Kan men een en ander verduidelijken?

Het ontbreken van duidelijke doelstellingen veroorzaakt ergernis. Iedere keer opnieuw worden we voor voldongen feiten gesteld, waarna we de achterliggende redenen aan de burgers moeten uitleggen omdat dat nu eenmaal onze verantwoordelijkheid is.

Al moet de economische relevantie inderdaad worden aangetoond, toch moet men op een bepaald ogenblik halt houden en samen met De Post en de toezichthoudende overheid uitmaken welke de perspectieven zijn op korte, middellange en lange termijn, zoals mevrouw Déom terecht heeft gezegd. Wat is het ultieme doel?

Wij worden geconfronteerd met een zeer geleidelijke ontmanteling, met het gevaar dat wij morgen in een echte woestijn qua openbare dienstverlening terechtkomen. Dat vind ik onaanvaardbaar.

03.06 Colette Burgeon (PS): U zegt dat u vorige week al omstandig heeft geantwoord. Kan u ons de referentie geven van de vraag waarop u heeft geantwoord, zodat wij een en ander onmiddellijk kunnen terugvinden?

Het is jammer dat wij hier geen specifieke antwoorden krijgen en dat u die enkel schriftelijk zal toezenden. Ik veronderstel dat u er geen enkele moeite mee heeft dat de desbetreffende brief zou worden verspreid? Ten slotte heeft u het over Carnières, Bois d'Haine en Zinnik 2 gehad, maar vergeet de laars van Henegouwen niet.

03.07 Valérie Déom (PS): Ik sta volledig achter wat mijn twee collega's hebben gezegd. Met die techniek van het omstandig schriftelijk antwoord wordt het debat ontweken. Als de criteria zo evident zijn en vastliggen, en als er een echt allesomvattend plan bestaat, dan volstaat het De Post aan de tand te voelen over de reden waarom zij deze of gene kantoren heeft gesloten of wil sluiten.

Als die strategieën en plannen bestaan, als er een echte transparantie is met betrekking tot dat criterium van economische rentabiliteit, dan zou het zeer makkelijk moeten zijn om op onze vragen te antwoorden.

Bovendien heeft u gezegd dat de sluitingen vooraf

locales. En ce qui concerne la commune de Namur, je peux vous assurer que les autorités ont appris par la presse, hier, la fermeture possible de trois nouveaux bureaux de poste: Belgrade, Flawinne et Saint-Servais.

Cela ne leur a pas été communiqué préalablement.

Le président: Monsieur Bellot, votre question était jointe et vous arrivez après la réponse du secrétaire d'Etat.

Cela peut-il vous consoler si je vous dis que le secrétaire d'Etat vient de promettre formellement qu'il répondra par écrit endéans un mois à toutes les questions qui concernent les boîtes postales et les bureaux de poste?

La semaine dernière, nous avons discuté du problème des innombrables questions lors de la Conférence des présidents. Selon le Règlement, personne ne peut empêcher un parlementaire de poser une question. Le président de la Chambre ne peut refuser des questions que dans certains cas.

Étant donné que des questions sont régulièrement posées sur les bureaux de poste, je propose au ministre d'envoyer un courrier au président de la Chambre dans lequel il garantit à tous les membres qu'une réponse écrite sera fournie dans le mois aux questions sur les boîtes postales et les bureaux de poste. Les parlementaires qui contestent la réponse doivent être en mesure de poser encore leur question oralement. Je donne moi-même le bon exemple en convertissant dès à présent ma question sur les boîtes aux lettres à Lovendegem en une question écrite.

Ma proposition est la suivante. Toutes les questions seraient donc posées par écrit. Le secrétaire d'Etat répondrait endéans un mois. Si un député est d'avis que les critères que La Poste dit appliquer ne l'ont pas été convenablement dans le cas concret dont il se préoccupe, il est évident que l'affaire peut être remise sur le tapis ici, au sein de cette commission.

Je ne peux pas demander l'accord de la commission car elle n'est pas en nombre pour en décider mais je peux demander l'accord du gouvernement. Je crois que je respecte le Règlement du Parlement en proposant cette solution.

03.08 Bruno Tuybens, ministre (*en néerlandais*): Soyons très clairs : loin de moi l'idée de remettre en

aan de gemeentelijke autoriteiten werden meegedeeld. Wat de gemeente Namen betreft, kan ik u verzekeren dat de autoriteiten gisteren via de pers hebben vernomen dat er mogelijk drie nieuwe sluitingen van postkantoren komen, namelijk Belgrade, Flawinne en Saint-Servais.

Dat werd hun niet op voorhand meegedeeld.

De voorzitter: Mijnheer Bellot, uw vraag was bij die van de vorige sprekers gevoegd en u komt na het antwoord van de staatssecretaris aan. Kan ik u enigszins troosten met de formele belofte van de staatssecretaris dat hij op alle vragen in verband met de brievenbussen en –kantoren binnen de maand schriftelijk zal antwoorden?

Vorige week hebben wij de kwestie van de talloze vragen besproken op de Conferentie van voorzitters. Volgens het Reglement kan niemand een parlamentslid beletten een vraag te stellen. Enkel in bepaalde gevallen kan de Kamervoorzitter vragen weigeren.

Omdat de vragen over postkantoren echter steeds terugkeren, stel ik voor dat de minister een brief stuurt naar de voorzitter van de Kamer waarin hij aan alle leden belooft vragen over postbussen en postkantoren binnen de maand schriftelijk te beantwoorden. Parlementsleden die niet akkoord gaan met dat antwoord, moeten hun vraag alsnog mondeling kunnen stellen. Ik geef zelf het goede voorbeeld door mijn vraag over de postbussen in Lovendegem meteen om te zetten in een schriftelijke vraag.

Ik stel het volgende voor. Alle vragen worden schriftelijk gesteld. De staatssecretaris antwoordt binnen een maand. Wanneer een volksvertegenwoordiger van mening is dat de criteria die de Post zegt toe te passen, in het concrete geval waarmee hij zich bezighoudt niet behoorlijk werden toegepast, kan de kwestie uiteraard in deze commissie opnieuw worden aangekaart.

Ik kan het akkoord van de commissie niet vragen omdat het aantal leden om erover te beslissen niet aanwezig is, maar ik kan wel het akkoord van de regering vragen. Ik denk dat ik het Reglement van het Parlement naleef wanneer ik deze oplossing voorstel.

03.08 Minister Bruno Tuybens (*Nederlands*): Laat het zeer duidelijk zijn dat ik geen afbreuk wil

cause le droit pour un parlementaire de poser des questions. Je constate néanmoins que la semaine passée, j'ai déjà répondu de façon circonstanciée à une question similaire et que j'ai tenu ma promesse de répondre par écrit, dans un délai d'une semaine, aux questions spécifiques. De plus, le CEO de La Poste est aussi venu en personne en ces lieux, le 30 janvier dernier, pour répondre en détail à de nombreuses questions. La commission a donc reçu une information très complète.

Dans le courant de cette année, plusieurs autres bureaux de poste subiront une reconversion. Le contrat de gestion impose 1 300 magasins postaux et au moins un bureau de poste par commune. La Poste peut déplacer ou remplacer des bureaux pour autant qu'elle respecte le contrat de gestion. Les pouvoirs publics doivent contrôler le respect de ce contrat, mais m'obliger à revenir chaque semaine faire le même récit ne me paraît pas la méthode la plus judicieuse.

Dans la mesure où de très nombreuses questions portent sur des bureaux spécifiques, j'accepte la proposition du président. J'espère seulement que mes réponses écrites ne seront pas d'une manière générale considérées comme insuffisantes.

Le **président**: Je ne peux pas rien vous garantir à ce sujet.

03.09 André Frédéric (PS): Le parlementaire ne dispose pas de trente-six moyens d'action. Soit, de la même manière que La Poste, il fait des communiqués de presse dans lesquels il montre ce que fait la tutelle et ce que fait La Poste. Soit, il vous écrit un courrier qui n'a aucun caractère officiel et auquel vous êtes libre de répondre ou pas.

Le règlement nous offre deux possibilités. La première est de vous poser une question écrite à laquelle vous répondez endéans les six mois. La seconde est de poser une question en commission, ce qui nous permet d'avoir une réponse directe, encore que ce ne soit pas toujours le cas comme nous le constatons aujourd'hui !

L'idéal serait que, dans le cas de questions portant sur un ou plusieurs bureaux de poste, le ministre réponde aux questions écrites dans le mois.

Je me réserve le droit de poser autant de questions écrites et orales que je le souhaiterai dans les semaines à venir, même si le secrétaire d'Etat les juge de détail car ces détails font partie du quotidien des gens.

Il s'agit de leur service public de proximité, qu'il faut défendre. Telle est mon opinion personnelle.

doen aan het parlementaire recht om vragen te stellen. Maar ik stel vast dat ik vorige week al eens omstandig heb geantwoord op een soortgelijke vraag en dat ik mij aan mijn belofte heb gehouden om de specifieke vragen binnen de week schriftelijk te beantwoorden. Bovendien is de CEO van De Post hier op 30 januari zelf ook vele vragen uitgebreid komen beantwoorden. De commissie krijgt dus ruime informatie.

In de loop van het jaar zal nog een aantal postkantoren een nieuwe invulling krijgen. Het beheerscontract stipuleert dat er 1 300 postwinkels moeten zijn en dat er minstens een postkantoor in elke gemeente moet zijn. De Post mag kantoren verplaatsen of vervangen zolang het beheerscontract maar wordt gerespecteerd. De overheid moet dat controleren, maar hier elke week hetzelfde verhaal komen vertellen, lijkt me niet de meest zinvolle manier van werken.

Omdat er zeer veel vragen over specifieke kantoren zijn, ga ik akkoord met het voorstel van de voorzitter. Ik hoop alleen maar dat niet iedereen mijn schriftelijke antwoorden als onvoldoende zal beschouwen.

De **voorzitter**: Daar kan ik geen waarborgen over bieden.

03.09 André Frédéric (PS): Een parlamentslid beschikt maar over een beperkt aantal actiemiddelen. Ofwel doet hij zoals De Post en verspreidt hij persberichten waarin hij wijst op wat de toezienende overheid doet en wat De Post doet. Ofwel schrijft hij u een brief die geen officieel karakter heeft en waarop het u vrij staat al dan niet te antwoorden. Het reglement biedt ons twee mogelijkheden. De eerste is u een schriftelijke vraag stellen waarop u binnen zes maanden antwoordt. De tweede bestaat erin een vraag in de commissie te stellen, waardoor wij een onmiddellijk antwoord krijgen, ook al is dat, zoals wij vandaag vaststellen, niet altijd het geval!

De ideale oplossing zou zijn dat de minister vragen over een of meer postkantoren binnen een maand zou beantwoorden.

Ik behoud mij het recht voor u in de komende weken zoveel schriftelijke en mondelinge vragen te stellen als ik wil, ook al vindt de staatssecretaris dat het om details gaat; die details maken echter deel uit van het dagelijks leven van de mensen.

Het betreft de openbare dienstverlening in hun buurt, en daar moet men voor opkomen. Dat is mijn persoonlijke mening.

Le **président**: C'est votre droit et, de plus, vous avez raison. Personne, y compris le secrétaire d'Etat, ne vous contredira. Nous essayons seulement de désengorger la commission vu le nombre élevé de questions.

03.10 André Frédéric (PS): Sur la réforme des polices, à la commission de l'Intérieur, les questions arrivaient par centaines à propos des zones et elles étaient traitées à chaque fois.

03.11 Bruno Tuybens, ministre (en néerlandais): Il y a une nette différence entre les zones de police et les bureaux de poste. Le ministre de l'Intérieur est responsable pour les zones de police alors qu'en vertu du contrat de gestion, La Poste est responsable pour les bureaux de poste.

03.12 Le président: Sachant que le secrétaire d'Etat garantit une réponse écrite endéans un mois, je vous propose que celle-ci soit communiquée à tous les députés présents dans cette assemblée, à qui je suggère de poser leurs questions par écrit.

03.13 Colette Burgeon (PS): Que l'on écrive directement au ministre, même si cela n'est pas officiel, ou que l'on pose une question écrite, le résultat est le même. Mais si l'on pose une question orale, c'est en espérant une réponse immédiate, de manière à pouvoir aussi répliquer directement.

03.14 François Bellot (MR): Je voudrais intervenir sur la procédure. Monsieur le secrétaire d'Etat, si vous voulez éviter les questions spécifiques, alors que l'on réponde de manière très claire que les parlementaires n'ont rien à voir dans la fermeture des bureaux de poste, que vous assumez l'ensemble de la responsabilité politique de l'exécution du contrat de gestion.

En tant que bourgmestre de Rochefort où on ferme un bureau de poste, je n'ai pas été averti, si ce n'est par la presse et les syndicats. Et après, quand j'ai rouspété, ils sont venus. Alors je m'en lave les mains.

Prenez la responsabilité politique de la fermeture des bureaux de poste, mais je ne l'assume pas en tant que membre de la commission. Les méthodes brutales utilisées par La Poste sont inacceptables.

Le **président**: Je vais terminer cet incident en

De **voorzitter**: Dat is uw recht en bovendien heeft u gelijk. Niemand, ook de staatssecretaris niet, zal u tegenspreken. We proberen alleen de commissie te ontlasten, rekening houdend met het hoge aantal vragen.

03.10 André Frédéric (PS): In de commissie voor de Binnenlandse Zaken stroomden in het kader van de politiehervorming honderden vragen tegelijk toe met betrekking tot de zones. Die werden keer op keer behandeld.

03.11 Minister Bruno Tuybens (Nederlands): Er is een duidelijk verschil tussen de politiezones en de postkantoren. De minister van Binnenlandse Zaken is verantwoordelijk voor de politiezones, terwijl volgens het beheerscontract De Post verantwoordelijk is voor de postkantoren.

03.12 De voorzitter: Wetende dat de staatssecretaris een schriftelijk antwoord binnen een maand garandeert, stel ik u voor dat dat antwoord wordt meegedeeld aan alle in de zaal aanwezige volksvertegenwoordigers, aan wie ik suggereer hun vragen schriftelijk te stellen.

03.13 Colette Burgeon (PS): Of men nu rechtstreeks naar de minister schrijft, ook al is dat niet officieel, of een schriftelijke vraag stelt, het resultaat is hetzelfde. Maar men kan ook een mondelinge vraag stellen, in de hoop op een onmiddellijk antwoord, en met de mogelijkheid om terstond te repliceren.

03.14 François Bellot (MR): Ik wil het even over de procedure hebben. Mijnheer de staatssecretaris, indien u specifieke vragen wil voorkomen, moet u de parlementsleden duidelijk te kennen geven dat de sluiting van de postkantoren hen niet aangaat en dat u alle politieke verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het beheerscontract op zich neemt.

Als burgemeester van Rochefort moest ik via de kranten en de vakbonden vernemen dat in mijn gemeente een postkantoor wordt gesloten. Van officiële zijde werd ik niet op de hoogte gesteld. Nadat ik achteraf tegen die gang van zaken geprotesteerd had, zijn ze gekomen. Ik heb er dus niets mee te maken.

U moet de politieke verantwoordelijkheid voor de sluiting van de postkantoren dragen, maar als commissielid wijs ik elke verantwoordelijkheid af. De brutale werkwijze van De Post is onaanvaardbaar.

De **voorzitter**: Ter afsluiting van dit incident wens ik

disant que tout le monde garde tous ses droits.

te zeggen dat iedereen al zijn rechten behoudt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'aide aux voyageurs lors des incidents de train" (n° 9706)

04 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de hulp aan de reizigers bij treinincidenten" (nr. 9706)

04.01 **François Bellot** (MR): Une incroyable mésaventure est survenue aux voyageurs du train Bruxelles-Luxembourg le 30 décembre dernier, entraînant une attente très longue dans le train. Les passagers furent complètement oubliés. Il y a eu un manque flagrant d'information à bord du train. Les accompagnateurs de train ont-ils été en contact avec le dispatching ? Pourquoi a-t-on interdit aux passagers de descendre du train ? N'aurait-on pas pu les acheminer par car vers leur gare de destination ? Pourquoi aucun ravitaillement en eau et en nourriture n'a-t-il été opéré ? Il semble que les responsables se soient mutuellement rejeté la balle. Quelles mesures comptez-vous imposer à la SNCB ou à Infrabel pour aider les voyageurs lors de tels incidents ?

04.01 **François Bellot** (MR): De reizigers van de trein Brussel-Luxemburg hebben op 30 december ll. een onwaarschijnlijk incident meegemaakt, waardoor ze urenlang op de trein hebben vastgezeten. De passagiers werden totaal aan hun lot overgelaten. Er was een opvallend gebrek aan informatie op de trein. Waren de treinbegeleiders in contact met de dispatching? Waarom mochten de reizigers de trein niet verlaten? Was het niet mogelijk om hen per bus naar hun station van bestemming te brengen? Waarom werd er geen voedsel en water verstrekt? Het schijnt dat de verantwoordelijke ambtenaren de schuld op elkaar afschoven. Welke maatregelen is u van plan de NMBS of Infrabel op te leggen om de reizigers bij zulke incidenten te helpen?

04.02 **Bruno Tuybens**, ministre (*en français*) : Le 30 décembre 2005, le dispatching de régulation a eu des contacts réguliers avec le personnel d'accompagnement se trouvant à bord du train concerné. Lors de son immobilisation prolongée, un maximum d'informations et des prévisions sur l'évolution de cette situation difficile ont été correctement diffusées à la clientèle. Il apparaît que les bus ne pouvaient pas accéder à l'endroit où le train était immobilisé. Par ailleurs, il était trop dangereux de descendre du train compte tenu de la glace couvrant le sol.

04.02 **Minister Bruno Tuybens** (*Frans*): Op 30 december 2005 onderhield de dispatching regelmatig contact met het begeleidend personeel dat zich aan boord van de trein bevond. Toen de trein gedurende langere tijd bleef stilstaan, werd zoveel mogelijk informatie, met name over de voortgang van de ingewikkelde situatie, op een correcte manier aan de reizigers verstrekt. Blijkbaar konden de bussen de plaats waar de trein stilstond niet bereiken. Door de ijzel was het bovendien te gevaarlijk om van de trein te stappen.

Lors d'une immobilisation prolongée en pleine voie, les services de régulation font appel aux services de secours afin de ravitailler la clientèle. Cela présente toutefois beaucoup de difficultés lorsque l'endroit où le train est immobilisé est difficilement accessible, ce qui était le cas. Le personnel du train a toutefois pu distribuer de l'eau à la clientèle lors de l'arrêt à Jemelle.

Als een trein gedurende langere tijd midden op het spoor geblokkeerd raakt, doet de dispatching een beroep op de hulpdiensten, die de reizigers van proviand voorzien. Indien de plaats waar de trein stilstaat echter moeilijk bereikbaar is, zoals in het onderhavige geval, rijzen er heel wat problemen. Het treinpersoneel heeft wel water aan de reizigers kunnen uitdelen toen de trein in Jemelle halt hield.

Je considère que l'information et l'assistance aux voyageurs dans des situations pareilles méritent la plus grande priorité et j'examinerai avec les responsables de la SNCB de quelle façon ce service pourra être amélioré.

Ik ben van mening dat de informatie van en de hulp aan de reizigers in dergelijke situaties absolute voorrang verdienen en ik zal samen met de leidinggevende ambtenaren van de NMBS nagaan hoe die dienstverlening kan worden verbeterd.

04.03 **François Bellot** (MR): Je pense que ces incidents sont survenus lors d'un jour particulier. J'ai vérifié auprès de la zone 100 et il n'y a pas eu

04.03 **François Bellot** (MR): Ik denk dat die incidenten zich op een bijzondere dag hebben voorgedaan. Ik heb het laten nagaan bij de dienst

d'appel de secours pour venir en aide aux gens dans les trains, alors que dans nos régions, les corps de pompiers sont équipés de façon à pouvoir intervenir en toutes circonstances. Je pense qu'il faudrait rappeler les exigences pour la protection des voyageurs.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité sur "les problèmes de circulation liés à la reprise des travaux de réfection de l'autoroute E411" (n° 9871)

05.01 Dominique Tilmans (MR): La dernière phase des travaux de réfection de la E411 va être entamée. Les travaux vont provoquer la mise en circulation à une voie seulement sur l'autoroute. Que se passera-t-il en cas d'accident, en cas de panne? Il n'y a pas d'itinéraire alternatif. Ma suggestion consistait à demander à la SNCB s'il lui était possible de compenser la situation dramatique de l'autoroute E411 en offrant des trains complémentaires aux heures de pointe le matin et le soir depuis Neufchâteau et Libramont.

05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*): Des trains IC/+ ont été mis en service depuis décembre 2003 pour remplacer les trains internationaux, dont la suppression était prévue, et de renforcer l'offre à moyenne et longue distance entre la Belgique et le Luxembourg dans le contexte des travaux de réfection de l'autoroute E411.

En ce qui concerne les IC/J, la mise en service graduelle de décembre 2003 à juin 2004 des nouvelles voitures à double étage M6 a permis d'augmenter la capacité en termes de places assises de 25%.

Lors des phases précédentes de travaux, nous n'avons pas constaté de hausse significative de voyageurs sur le tronçon Libramont-Luxembourg. En conclusion, nous estimons que l'offre déjà en place présente des réserves suffisantes. La SNCB suivra l'évolution de l'occupation des trains lors de cette phase de travaux. Elle augmentera la capacité si le besoin s'en fait sentir, en fonction des moyens disponibles.

05.03 Dominique Tilmans (MR): Les autres tronçons placés beaucoup plus hauts sur la E411 ont relativement eu peu d'impacts. Par contre, étant donné ce qui va se passer dans le sud de la province, je puis vous assurer qu'il y aura une augmentation importante du transfert de passagers

100 en die dag is er geen noodoproep binnengekomen om de treinreizigers te hulp te komen, terwijl de brandweerkorpsen in onze regio uitgerust zijn om in alle omstandigheden te kunnen ingrijpen. Ik meen dat de betrokkenen er nogmaals moeten worden op gewezen dat de veiligheid van de reizigers te allen tijde moet gewaarborgd zijn.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersproblemen die verband houden met de hervatting van de herstellingswerken aan de E411-autosnelweg" (nr. 9871)

05.01 Dominique Tilmans (MR): Weldra wordt de laatste fase van de herstellingswerken van de E411 aangevat. Daardoor zal de snelweg slechts op een rijstrook berijdbaar zijn. Wat gebeurt er bij een ongeval of wanneer een voertuig pech heeft? Er is geen alternatieve reisweg. Ik zou willen vernemen of de NMBS de dramatische toestand op de E411 niet kan ontlasten door tijdens de ochtend- en avondspits bijkomende treinen vanuit Neufchâteau en Libramont in te zetten.

05.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): Sinds december 2003 werden er IC/+ treinen in dienst genomen ter vervanging van de internationale treinen, waarvan de afschaffing gepland was, en om het aanbod op middellange en lange afstand tussen België en Luxemburg te versterken in de context van de herstellingswerken van de E411-autoweg.

Wat de IC/J betreft, kon door de geleidelijke invoering van december 2003 tot juni 2004 van de nieuwe dubbeldeksrijtuigen M6 de capaciteit inzake zitplaatsen worden verhoogd met 25 %.

Tijdens de voorgaande fases van de werken stelden wij geen noemenswaardige stijging van de reizigers vast op het traject Libramont-Luxembourg. Conclusie: wij zijn van oordeel dat het huidige aanbod voldoende reserves heeft. De NMBS zal de evolutie van de treinbezetting ook in deze fase van de werken opvolgen. Indien nodig zal zij de capaciteit opvoeren, in het licht van de beschikbare middelen.

05.03 Dominique Tilmans (MR): Het klopt dat de werken hogerop de E411 niet zo'n grote invloed hadden. U kan er echter zeker van zijn dat de werken op het zuidelijke deel van de E411 het aantal treinreizigers sterk zullen doen toenemen. Ik zal hier zeker op terugkomen na aanvang van de

dans cette région. Je ne manquerai pas de vous interroger à nouveau lorsque les travaux seront entamés.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ponctualité des trains belges" (n° 10146)

06.01 Valérie De Bue (MR) : Il y a quelques jours, Infrabel annonçait que la ponctualité des trains circulant sur le réseau belge avait légèrement diminué en 2005. Infrabel justifie ces retards par de nombreux faits exceptionnels. Comment les retards sont-ils comptabilisés et évalués? Que faut-il entendre par circonstances exceptionnelles?

En calculant ces données et en contrôlant la réalisation des objectifs du contrat de gestion et du plan d'entreprise, Infrabel porte la double casquette de contrôleur et de contrôlé. Ne faudrait-il pas envisager de confier cette tâche à un organisme indépendant en associant éventuellement le comité consultatif des usagers? Qu'en est-il des mesures concrètes qui seraient prises pour soutenir la ponctualité des trains et du budget de 8 millions d'euros qui y serait associé?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Les statistiques générales de régularité sont établies sur la base des retards mesurés vers la gare terminus de chaque train. La méthode utilisée à cet effet est en vigueur depuis des années.

Les circonstances exceptionnelles comprennent notamment la canicule arrivée subitement, les bris de caténaires pendant les heures de pointe, la formation inhabituelle de givre sur les caténaires, de grosses chutes de neige entraînant des coupures de courant chez les fournisseurs.

Les mesures ne sont pas réalisées par les sociétés de transport elles-mêmes mais par le gestionnaire de l'infrastructure. Celui-ci bénéficie d'une certaine indépendance et la désignation d'un autre organisme n'est donc pas nécessaire.

La ponctualité en Belgique est meilleure que celle de ses pays voisins comme les Pays-Bas, l'Allemagne ou la France.

06.03 Valérie De Bue (MR) : Je me réjouis que les chiffres en Belgique soient meilleurs que chez nos voisins. Mais il est difficile de les comparer car les

werkzaamheden.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stiptheid van de Belgische treinen" (nr. 10146)

06.01 Valérie De Bue (MR): Enkele dagen geleden kondigde Infrabel aan dat de stiptheid van de treinen op het Belgisch spoor in 2005 lichtjes is afgenomen. Infrabel schrijft de vertragingen toe aan vele uitzonderlijke feiten. Hoe worden de vertragingen in kaart gebracht en beoordeeld? Wat moeten we verstaan onder uitzonderlijke feiten?

Door de gegevens in kaart te brengen en de verwezenlijking van de doelstellingen van het beheerscontract en het ondernemingsplan te controleren, speelt Infrabel zowel de rol van controleur als van gecontroleerde. Is het niet beter die taak toe te vertrouwen aan een onafhankelijke instelling en eventueel het Raadgevend comité voor de gebruikers hierbij te betrekken? Hoe ver staat het met de concrete maatregelen die zouden zijn genomen om de stiptheid van de treinen te garanderen en hoe werd het hiervoor vrijgemaakte budget van 8 miljoen euro aangewend?

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*): De algemene statistieken betreffende de stiptheid van de treinen worden opgesteld op basis van de vertraging bij het eindstation van elke trein. Die methode wordt sinds jaar en dag toegepast.

Volgende uitzonderlijke omstandigheden kunnen zich voordoen: een plotse hittegolf, de breuk van een bovenleiding tijdens de spitsuren, ongewone ijsvorming op de bovenleiding, zware sneeuwval met stroomonderbrekingen bij de leveranciers als gevolg.

De registratie gebeurt niet door de vervoersmaatschappijen zelf, maar door de infrastructuurbeheerder. Deze beschikt over een zekere onafhankelijkheid en het is dus niet nodig een ander orgaan daarmee te belasten.

De treinen in België rijden stipter dan die in onze buurlanden en met name in Nederland, Duitsland of Frankrijk.

06.03 Valérie De Bue (MR): Het verheugt me dat de Belgische cijfers beter zijn dan die van onze buurlanden. De vergelijking gaat echter niet

méthodes de calcul sont différentes. La ponctualité est un élément essentiel dans l'appréciation du service public par les usagers. Il faut l'améliorer sans cesse. J'aurais voulu en savoir un peu plus sur la sensibilité quand même assez inhabituelle au climat.

L'incident est clos.

07 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 gare de triage de Monceau-sur-Sambre" (n° 10255)

07.01 **Éric Massin (PS)** : Dans le cadre du programme d'investissement de la SNCB, il a été décidé de moderniser les freins de voie de la gare de triage de Monceau-sur-Sambre pour permettre un triage automatisé. Pouvez-vous me confirmer que la construction d'un nouveau bâtiment avec une tour et l'installation d'une nouvelle cabine sont envisagés ?

07.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : La construction d'un nouveau bâtiment de commande du triage est bien envisagée par Infrabel. Les études sont en cours. La mise à disposition du nouveau bâtiment est souhaitée pour mi-2008. Le coût du bâtiment seul reste à fixer. L'emplacement à l'étude se situerait en vis-à-vis du bâtiment qui abrite les installations actuelles, de l'autre côté par rapport aux freins de voie.

L'incident est clos.

08 Question de M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la transparence des chiffres de l'entreprise ABX" (n° 10261)

08.01 **Ludo Van Campenhout (VLD)** : Ces dernières semaines, l'ancien administrateur délégué de la SNCB, M. Schouppe, a multiplié à l'envi les observations critiques concernant le fonctionnement actuel de la SNCB. Je lui recommanderais de s'attarder aussi sur le lourd héritage, de 1,5 milliard d'euros, qu'il a légué à la société à la suite de l'aventure ABX.

ABX a mené une politique de reprise particulièrement active au cours des dernières années. En effet, la direction était convaincue de

helemaal op omdat verschillende berekeningsmethodes worden gebruikt. Voor de reizigers is de stiptheid van de treinen bepalend voor hun waardering van de openbare dienstverlening die steeds beter moet worden. Graag kreeg ik wat meer uitleg over het feit dat het treinverkeer toch wel erg snel verstoord geraakt door bepaalde weersomstandigheden.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre" (nr. 10255)

07.01 **Éric Massin (PS)** : In het kader van het investeringsprogramma van de NMBS werd beslist de railremmen in het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre te moderniseren. Zo kan het rangeersysteem geautomatiseerd worden. Kan u me bevestigen dat men voornemens is een nieuw gebouw met een toren en een nieuw seinhuis te bouwen?

07.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens (Frans)** : Infrabel is wel degelijk van plan om een nieuw gebouw op te trekken van waaruit het rangeerstation kan worden bediend. Er worden momenteel studies uitgevoerd. Idealiter wordt het gebouw midden 2008 opgeleverd. De kostprijs van het gebouw op zich moet nog worden bepaald. Het gebouw zou tegenover het gebouw met de huidige installaties komen te staan, aan de andere kant van de railremmen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "transparantie van de ondernemingscijfers bij ABX" (nr. 10261)

08.01 **Ludo Van Campenhout (VLD)** : In de loop van de voorbije weken heeft voormalig afgevaardigd bestuurder van de NMBS, de heer Schouppe, opvallend veel kritiek gespuid op de huidige werking van de NMBS. Ik raad hem aan om ook even stil te staan bij de zware erfenis van anderhalf miljard euro die hij door het ABX-avontuur aan de gemeenschap heeft nagelaten.

ABX heeft jarenlang een bijzonder actieve overnamepolitiek gevoerd. De directie was er immers van overtuigd dat de vraag naar

l'augmentation croissante, à l'échelle mondiale, de la future demande de transport de petits colis. Cela s'est avéré être complètement faux. La comptabilité d'ABX – et surtout celle de ses filiales – a toujours brillé par son manque de transparence et de précision. A présent que la reprise d'ABX est à l'ordre du jour, il est grand temps que la population soit informée des résultats de l'entreprise.

Combien ABX a-t-elle coûté au contribuable ? Pourquoi les pertes ont-elles atteint de tels sommets ? Qui porte la responsabilité des nombreuses décisions de reprise ?

Combien le groupe d'investissement britannique 3i dépensera-t-il pour reprendre ABX ? Ce point a-t-il été abordé par le conseil d'administration ? La procédure de reprise s'est-elle déroulée comme il se doit ?

Quelles mesures prendra-t-on pour éviter de tels dérapages lors de futurs investissements publics ? La directive relative à la bonne gouvernance des entreprises publiques, qui a été édictée en octobre 2005 par l'OCDE (*Organisation de Coopération et de Développement Economiques*), pourra-t-elle prévenir des situations aussi obscures ?

08.02 Bruno Tuybens, ministre (*en néerlandais*) : Les coûts d'investissement exacts supportés par la SNCB pour le développement et la restructuration du réseau international d'ABX Logistics depuis sa création sont connus et ont été transmis à la Commission européenne. Au 31 décembre 2005, ils s'élevaient à 958,6 millions d'euros. Ce montant se décompose en trois parties : 560,5 millions d'euros pour les reprises et recapitalisations des sociétés déficitaires du groupe entre 1998 et 2003 ; 223 millions d'euros pour la restructuration et la cession partielle des activités nationales en France ; 175,1 millions d'euros sous la forme de prêts à ABX Logistics en Allemagne et aux Pays-Bas, dont la conversion en capital a été approuvée par la Commission européenne le 7 décembre 2005.

Outre ce montant de 958,6 millions d'euros, la SNCB a effectué une série de dépenses en faveur de ses divisions ABX Belgique et ABX Headquarters. Ces dépenses, qui concernent notamment le personnel et des prestations externes, ont été prises en charge dans les comptes de résultats du groupe SNCB. Elles représentaient un montant de 340 millions d'euros au 31 décembre 2005.

Il s'agit d'une estimation étant donné que ces coûts

pakjesvervoer op wereldschaal alsmaar zou toenemen. Niets is echter minder waar gebleken. De boekhouding van ABX - en dan vooral van de dochterbedrijven - heeft altijd uitgeblonken in ondoorzichtigheid en onduidelijkheid. Nu de overname van ABX aan de orde van de dag is, is het hoog tijd dat de bevolking inzage krijgt in de cijfers van het bedrijf.

Hoeveel heeft ABX uiteindelijk aan de belastingbetaler gekost? Waarom zijn de verliezen zo hoog opgelopen? Wie is verantwoordelijk voor de talrijke overnamebeslissingen?

Hoeveel betaalt de Britse investeringsgroep 3i voor de overname van ABX? Werd de overname besproken op de raad van bestuur? Is de overnameprocedure correct verlopen?

Welke maatregelen zullen worden genomen om bij toekomstige investeringen door overheidsbedrijven ontsparingen zoals met ABX te vermijden? Zal de richtlijn die de Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) in oktober 2005 uitvaardigde inzake deugdelijk bestuur voor overheidsbedrijven ondoorzichtige situaties zoals in het geval van ABX kunnen vermijden?

08.02 Minister Bruno Tuybens (*Nederlands*): De exacte investeringskosten voor de NMBS bij de uitbouw en herstructurering van het internationale netwerk van ABX Logistics sinds zijn oprichting zijn bekend en werden meegedeeld aan de Europese Commissie. Op 31 december 2005 bedroegen die kosten 958,6 miljoen euro. Dit bedrag is samengesteld uit drie componenten: 560,5 miljoen euro voor de overnames en herkapitalisaties van de verlieslatende vennootschappen van de groep tussen 1998 en 2003; 223 miljoen euro voor de herstructurering en gedeeltelijke afstoting van de nationale activiteiten in Frankrijk; 175,1 miljoen euro onder de vorm van leningen aan ABX Logistics in Duitsland en Nederland, waarvan de omzetting in kapitaal door de Europese Commissie op 7 december 2005 werd goedgekeurd.

Boven op dat bedrag van 958,6 miljoen euro heeft de NMBS een aantal uitgaven gedaan met betrekking tot haar afdelingen ABX België en ABX Headquarters. Het gaat om uitgaven voor onder meer personeel en externe prestaties. Zij werden ten laste genomen in de resultatenrekeningen van de NMBS-groep. Het gaat om een bedrag van 340 miljoen euro op 31 december 2005.

Dit is een raming, aangezien die kosten tot eind 2003 niet werden opgenomen in een afzonderlijke

n'ont pas intégrés dans une comptabilité distincte jusque fin 2003. Fin décembre 2003, la SNCB a fait apport des actifs de ces divisions dans deux nouvelles sociétés, à savoir ABX Logistics Worldwide S.A. et ABX Logistics Belgique S.A., ce qui permet un suivi étroit des dépenses et des investissements de la SNCB au sein d'ABX Logistics. Le montant de 340 millions d'euros inclut la valeur des bâtiments et des terrains dont il a été fait apport au sein de ces divisions au moment de leur filialisation.

Le montant total des investissements et des dépenses de la SNCB dans ABX Logistics s'élevait, le 31 décembre 2005, à environ 1,3 milliard d'euros. Le financement du développement international d'ABX Logistics a été effectué à l'aide de fonds propres de la SNCB, pas au moyen de dotations de l'État. De plus, aucune garantie de l'État n'a été accordée.

Le ministre Vande Lanotte a déjà répondu à plusieurs questions relatives aux facteurs ayant influencé le coût de l'opération depuis 1998. Les estimations de départ se sont avérées trop optimistes par rapport aux résultats. De plus, le groupe a fait les frais d'une sous-capitalisation structurelle lors de sa création, entre 1998 et 2001. Cette sous-capitalisation a freiné la restructuration des entités déficitaires du groupe, qui avaient été rachetées par la SNCB. C'est pourquoi, début 2003, un plan de restructuration a été soumis à la Commission européenne, qui l'a approuvé en décembre 2005. Depuis 2003, le groupe a substantiellement progressé et, pour 2005, le résultat d'exploitation EBIT (bénéfices avant intérêts et impôts) devrait être positif pour la deuxième année consécutive.

En ce qui concerne la privatisation d'ABX Logistics, la SNCB-Holding a l'intention de conclure un accord avec un partenaire financier dans le courant du premier semestre 2006. Les conditions de cette transaction sont couvertes par des accords de confidentialité entre la SNCB-Holding et le repreneur. Ce repreneur est l'une des plus grandes sociétés cotées en Bourse sur le marché européen et l'un des plus anciens fonds « private equity ». Pour ABX Logistics Worldwide, il s'agit là d'un actionnaire capable de favoriser le développement futur du groupe. L'accord prévoit que la gestion centrale du groupe se fera à Bruxelles.

Le prix de la cession tient compte de la valeur marchande de l'entreprise, qui se chiffre à plusieurs centaines de millions d'euros, déduction faite, bien entendu, des dettes, provisions et garanties vis-à-vis de tiers. Un bureau d'audit a confirmé que le

boekhouding. Eind december 2003 heeft de NMBS de activa van die afdelingen ingebracht in twee nieuwe vennootschappen, met name ABX Logistics Worldwide nv en ABX Logistics België nv, zodat de uitgaven en investeringen van de NMBS in ABX Logistics nauwgezet kunnen worden opgevolgd. Het bedrag van 340 miljoen euro omvat de waarde van de gebouwen en terreinen die bij deze afdelingen werden ingebracht op het ogenblik van hun filialisering.

Het totale bedrag van de NMBS-investeringen en uitgaven in ABX Logistics bedroeg op 31 december 2005 ongeveer 1,3 miljard euro. De financiering van de internationale ontwikkeling van ABX Logistics werd gerealiseerd met eigen NMBS-middelen, niet met dotaties van de Staat. Hiervoor gold geen staatswaarborg.

Minister Vande Lanotte antwoordde al op vragen aangaande de factoren die de kostprijs hebben beïnvloed sinds 1998. De oorspronkelijke ramingen bleken te optimistisch ten opzichte van de gerealiseerde resultaten. Bovendien was de groep structureel ondergekapitaliseerd bij de oprichting ervan tussen 1998 en 2001. Dat vertraagde de herstructurering van de verlieslatende entiteiten van de groep die door de NMBS waren overgenomen. Daarom werd begin 2003 een herstructureringsplan aan de Europese Commissie gemeld, dat in december 2005 werd goedgekeurd. Sinds 2003 heeft de groep aanzienlijke vooruitgang geboekt en het bedrijfsresultaat voor 2005 zou voor het tweede opeenvolgende jaar EBIT-positief moeten zijn.

Inzake de privatisering van ABX Logistics wil de NMBS-holding in de loop van het eerste semester 2006 een akkoord afsluiten met een financiële partner. De voorwaarden van die transactie zijn gedekt door vertrouwelijkheidsakkoorden tussen de NMBS-holding en de overnemer. De overnemer is een van de grootste beursgenoteerde vennootschappen op de Europese markt en een van de oudste private equity fondsen. Dit is voor ABX Logistics Worldwide een aandeelhouder die de toekomstige ontwikkeling van de groep kan bevorderen. Het akkoord plant het centrale beheer van de groep in Brussel.

De overdrachtprijs houdt rekening met de marktwaarde van de onderneming, die verschillende honderden miljoenen euro bedraagt, uiteraard onder aftrek van de schulden, de provisies en de waarborgen ten opzichte van

prix proposé était en adéquation avec la valeur marchande, compte tenu des dettes et des engagements hors bilan. À l'issue de la transaction, la SNCB-Holding sera exonérée de ses garanties en tant que société mère à l'égard des tiers créanciers d'ABX Logistics. Les conseils d'administration d'ABX Logistics Worldwide et de SNCB-Holding sont tenus régulièrement informés de l'avancement du dossier, et la SNCB se fait assister par des conseillers juridiques et financiers de premier plan.

ABX Logistics Worldwide est un groupe belge de droit privé qui n'est pas soumis à la loi du 21 mars 1991. Il satisfait à toutes les obligations légales en matière de publication des informations financières, et les comptes d'ABX Logistics ont été approuvés et intégrés dans les comptes consolidés du groupe SNCB. J'examine en ce moment les initiatives qui pourraient être prises afin d'encadrer mieux encore les investissements dans les entreprises publiques.

08.03 Ludo Van Campenhout (VLD) : Je remercie le secrétaire d'État pour cette réponse circonstanciée. Je poserai prochainement une question écrite concernant l'ampleur des garanties et le passif social d'un certain nombre de filiales.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- M. Ludo Van Campenhout au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le Rhin de fer et l'attitude de l'Allemagne" (n° 10262)
- M. Luc Sevenhans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le Rhin de fer et l'attitude de l'Allemagne" (n° 10311)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le Rhin de fer" (n° 10319)

09.01 Ludo Van Campenhout (VLD) : Le 24 mai 2005, la Cour d'arbitrage a statué sur la réouverture du Rhin de fer. Le ministre des transports de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie s'est toutefois exprimé en termes négatifs sur la réouverture.

derden. Een auditkantoor bevestigt dat de voorgestelde prijs overeenstemt met de marktwaarde, rekening houdend met de schulden en verbintenissen buiten balans. De NMBS-holding zal op het einde van de transactie worden vrijgesteld van zijn waarborgen als moedermaatschappij ten opzichte van de derde schuldeisers van ABX Logistics. De raden van bestuur van ABX Logistics Worldwide en van de NMBS-holding worden regelmatig geïnformeerd over de stand van zaken en de NMBS laat zich bijstaan door vooraanstaande juridische en financiële raadgevers.

De ABX Logistics Worldwide is een Belgische groep volgens privaatrecht, die niet onderworpen is aan de wet van 21 maart 1991. De groep voldoet aan alle wettelijke verplichtingen inzake bekendmaking van financiële informatie en de rekeningen van ABX Logistics zijn goedgekeurd en opgenomen in de geconsolideerde rekeningen van de NMBS-groep. Ik onderzoek momenteel welke initiatieven kunnen worden genomen om de investeringen in overheidsbedrijven nog beter te omkaderen.

08.03 Ludo Van Campenhout (VLD) : Ik dank de staatssecretaris voor dit uitgebreide antwoord en zal een schriftelijke vraag indienen nopens de omvang van de borgstellingen en het sociaal passief bij een aantal dochterondernemingen.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Ludo Van Campenhout aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de IJzeren Rijn en de Duitse houding" (nr. 10262)
- de heer Luc Sevenhans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de IJzeren Rijn en de Duitse houding" (nr. 10311)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de IJzeren Rijn" (nr. 10319)

09.01 Ludo Van Campenhout (VLD) : Op 24 mei 2005 deed het Arbitragehof een uitspraak over de heropening van de IJzeren Rijn. De verkeersminister van Noordrijn-Westfalen liet zich echter negatief uit over de heropening.

Quel est l'état de la situation ? Le secrétaire d'État est-il informé de l'attitude allemande ? Quels efforts le secrétaire d'État fournit-il pour accélérer le dossier ?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je me rallie à cette question. Est-il exact que le Rhin de fer ne serait mis en service qu'en 2022 ?

09.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En Rhénanie du Nord-Westphalie, des protestations s'élèvent en effet contre les nuisances sonores que pourraient générer les trains de marchandises qui emprunteront le Rhin de fer. Comme aux Pays-Bas, des permis y ont été délivrés pour construire en bordure des voies ferrées. Le ministre des Transports de Rhénanie du Nord-Westphalie a suggéré qu'il conviendrait peut-être d'envisager un autre itinéraire.

Au plan diplomatique, des démarches ont été entreprises pour faire confirmer le point de vue officiel de l'Allemagne, à savoir une réouverture sur la base du tracé historique. Des éléments divers indiquent qu'il s'agit toujours de la position officielle du gouvernement fédéral et des chemins de fer allemands, qui sont compétents pour le choix définitif du tracé.

Le gouvernement suit très attentivement l'évolution du dossier et défend les intérêts de notre pays. Les milieux industriels et portuaires allemands demandent également avec insistance l'activation du Rhin de fer. Je vais prendre personnellement contact avec les autorités allemandes pour que le groupe de travail des représentants des trois pays puisse reprendre ses travaux, après la longue procédure d'arbitrage. J'en ai fait part hier à la Régie portuaire d'Anvers et aux échevins compétents.

En ce qui concerne les Pays-Bas, une solution structurelle définitive peut être espérée. Une commission d'experts déterminera précisément la répartition des coûts en fonction de l'arrêt de la Cour d'arbitrage. L'accord final doit faire l'objet d'un traité. La ministre néerlandaise a laissé entendre que les procédures, les adjudications et la réalisation des travaux prendraient dix ans. Si chacun y met du sien, la solution structurelle sera une réalité en 2015. Il faudra prévoir les budgets nécessaires au cours de la période de 2010 à 2014.

En attendant, la Belgique demande la mise en service immédiate et restreinte du Rhin de fer, telle que proposée par l'arrêt d'arbitrage. Nous

Wat is de stand van zaken? Is de staatssecretaris op de hoogte van de Duitse houding? Welke inspanningen doet de staatssecretaris om het dossier te bespoedigen?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij hierbij aan. Klopt het dat de IJzeren Rijn pas in 2022 in gebruik zou worden genomen?

09.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): In Noordrijn-Westfalen wordt er inderdaad geprotesteerd tegen de mogelijke geluidslast van goederentreinen over de IJzeren Rijn. Zoals in Nederland werden daar vergunningen afgeleverd om vlakbij de spoorlijn te bouwen. De minister van transport van Noordrijn-Westfalen heeft geopperd dat er misschien een andere route moet worden bestudeerd.

Op diplomatiek vlak werden acties ondernomen om het officiële Duitse standpunt – een heropening van de IJzeren Rijn via het historische tracé - te laten bevestigen. Meerdere gegevens wijzen erop dat dit nog steeds het standpunt is van de Bondsregering en van de Deutsche Bahn, die bevoegd zijn voor de uiteindelijke tracékeuze.

De Belgische regering volgt de evolutie op de voet en verdedigt onze belangen. Industriële en havenmiddelen in Duitsland dringen ook sterk aan op de activering van de IJzeren Rijn. Ik zal zelf contact opnemen met Duitsland zodat de drielandenwerkgroep, na de lange arbitrageprocedure, opnieuw aan de slag kan. Ik heb dit gisteren gemeld aan het Antwerpse Havenbedrijf en aan de bevoegde schepen.

Wat Nederland betreft, is er hoop op een definitieve en structurele oplossing. Een commissie van experts zal de precieze kostenverdeling bepalen volgens de arbitrage. Het uiteindelijke akkoord moet in een verdrag worden vastgelegd. Uit de toelichting van de Nederlandse minister bleek dat de procedures, aanbesteding en uitvoering samen tien jaar in beslag zouden nemen. Als iedereen goed meewerkt, is de structurele oplossing een feit in 2015. In de periode 2010-2014 moeten de nodige budgetten worden vastgelegd.

Intussen vraagt België het onmiddellijke en beperkte gebruik van de IJzeren Rijn, zoals door de arbitrage is voorgesteld. Wij stellen echter vast dat Nederland zeer afwijzend reageert en dit uitsluit. Het jaartal 2022 dat in sommige media opdook, is

constatons toutefois que les Pays-Bas adoptent une attitude très négative face à cette demande qu'ils rejettent. Enfin, l'année 2022 avancée dans certains médias est pure fantaisie.

09.04 Ludo Van Campenhout (VLD) : Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse et pour ses efforts qui sont évidemment aussi appréciés par la régie portuaire d'Anvers.

09.05 Luc Sevenhans (Vlaams Belang) : Je m'investis dans ce dossier au sein du Parlement Benelux. Nous nous sommes rendus sur place il y a deux semaines. Des problèmes sérieux se posent de part et d'autre de la frontière belge-néerlandaise.

Il s'avère à présent qu'aucun budget n'a été prévu dans le cadre du plan d'investissement de la SNCB, ce qui a été contredit par le ministre Vande Lanotte il y a deux ans. J'espère que le secrétaire d'État assurera un meilleur suivi technique du dossier. Celui-ci sera de toute façon réexaminé au Parlement Benelux le 25 mars.

09.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : Pour ce qui est de l'année 2022, le secrétaire d'État a bien fait de couper les ailes à ce canard. Il est logique qu'il y ait des comités d'action, tant en Belgique qu'aux Pays-Bas, et nous devons les écouter. La réouverture de la ligne doit être assortie des mesures d'accompagnement nécessaires.

Il existe un accord sur la mise en service définitive, mais, à court terme, il n'y a malheureusement pas de changement dans la position des Pays-Bas à propos de la mise en service provisoire, ce que nous déplorons.

09.07 Bruno Tuybens, ministre (en néerlandais) : Si l'on veut favoriser un accord politique entre les Pays-Bas et la Belgique, il ne faut pas dire qu'il n'y pas de budgets. Je peux assurer à M. Sevenhans que les budgets seront dégagés en temps utile. Si le Rhin de Fer lui est vraiment si cher, il doit cesser de proclamer qu'il n'y pas d'argent pour ce projet.

09.08 Luc Sevenhans (Vlaams Belang) : Je prends note du fait que les budgets nécessaires seront dégagés au moment opportun et je m'en réjouis.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État aux Entreprises publiques,

echter een kwakkel.

09.04 Ludo Van Campenhout (VLD) : Ik dank de staatssecretaris voor het antwoord en voor zijn inspanningen, die uiteraard ook door het Antwerps Havenbedrijf gewaardeerd worden.

09.05 Luc Sevenhans (Vlaams Belang) : In het Beneluxparlement zet ik mij in voor dit dossier. Twee weken geleden gingen wij op plaatsbezoek. Er zijn ernstige problemen aan beide zijden van de Belgisch-Nederlandse grens.

Nu blijkt dat er in het investeringsplan van de NMBS niet in budgetten werd voorzien. Dat werd door minister Vande Lanotte twee jaar geleden tegengesproken. Ik hoop dat de staatssecretaris het dossier technisch beter opvolgt. In elk geval komt het dossier opnieuw ter sprake in het Beneluxparlement op 25 maart.

09.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : Het is goed dat de staatssecretaris de kwakkel van 2022 uit de wereld heeft geholpen. Het is logisch dat er zowel in België als in Nederland actiecomités zijn en we moeten ook naar ze luisteren. De heropening van de lijn moet vergezeld gaan van de nodige randmaatregelen.

Er is een akkoord over een definitieve ingebruikname, maar op korte termijn zit er helaas geen beweging in het Nederlandse standpunt over de tijdelijke ingebruikname, wat wij betreuen.

09.07 Minister Bruno Tuybens (Nederlands) : Wie een politiek akkoord tussen Nederland en België wil bevorderen, moet niet zeggen dat er geen budgetten zijn. Ik kan de heer Sevenhans verzekeren dat de budgetten op tijd en stond vrijgemaakt zullen worden. Als hij de IJzeren Rijn echt genegen is, moet hij ophouden te beweren dat er geen geld voor is.

09.08 Luc Sevenhans (Vlaams Belang) : Ik neem er nota van dat de nodige budgetten te gepasten tijde vrijgemaakt zullen worden. Dat verheugt mij.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'utilisation des bâtiments des gares fermées par la SNCB" (n° 10271)

10.01 Valérie De Bue (MR): En 2005, votre prédécesseur et le ministre wallon des Affaires intérieures ont annoncé la mise à disposition, à titre gracieux selon la Région, des bâtiments des gares wallonnes dont les guichets ont été fermés. A cette époque, on faisait état de 23 communes candidates à l'installation d'espaces multiservices. Dix mois ont passé.

Combien de contrats ont-ils été finalisés entre les communes et la SNCB ? Quelles sont les communes qui disposeront d'un espace multiservices ? Que prévoient ces conventions en termes d'obligations de la SNCB ?

10.02 Bruno Tuybens, ministre (en français) : La SNCB Holding s'est engagée, pour l'euro symbolique, à mettre à disposition des communes les bâtiments de gare concernés pour une durée de six ans. Elle s'est en outre engagée à maintenir le point d'arrêt et à améliorer l'information aux voyageurs ainsi qu'à renforcer la sonorisation des quais et à la rendre opérationnelle 24 heures sur 24.

En contrepartie, la commune doit respecter le concept des espaces multiservices défini par le ministre Courard qui consiste, entre autres, à maintenir une salle d'attente chauffée et éclairée.

Sur les 23 gares initialement concernées, six communes n'ont pas suivi le projet EMS. Un accord a été finalisé avec les communes d'Amay, de Frameries, de Statte et de Thuin et est pratiquement finalisé avec sept autres communes. Des négociations sont en cours avec les communes restantes.

10.03 Valérie De Bue (MR): Il faudra faire le point régulièrement sur l'évolution de la situation.

L'incident est clos.

11 Question de M. Bart Tommelein au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van de gebouwen van de door de NMBS gesloten stations" (nr. 10271)

10.01 Valérie De Bue (MR): In 2005 hebben uw voorganger en de Waalse minister van Binnenlandse Zaken aangekondigd dat de gebouwen van de Waalse stations waarvan de loketten werden gesloten, volgens het Gewest gratis, ter beschikking zouden worden gesteld. Toentertijd was er sprake van 21 gemeenten die bereid waren in de vrijgekomen gebouwen diverse dienstverleningen onder te brengen. Ondertussen zijn we tien maanden verder.

Hoeveel dergelijke overeenkomsten heeft de NMBS met de gemeenten gesloten? Welke gemeenten zullen over een polyvalente dienstenruimte beschikken? Welke contractuele verplichtingen moet de NMBS in het kader van die overeenkomsten nakomen?

10.02 Minister Bruno Tuybens (Frans): De NMBS-Holding heeft er zich voor één symbolische euro toe verbonden de desbetreffende stationsgebouwen gedurende een periode van zes jaar ter beschikking van de gemeenten te stellen. Zij heeft er zich bovendien toe verbonden de halte te handhaven, de reizigers meer informatie te verstrekken en de geluidsinstallatie op de perrons te verbeteren en de klok rond te laten functioneren.

In ruil daarvoor moet de gemeente het door minister Courard uitgetekende concept, waarbij verschillende vormen van dienstverlening worden aangeboden, in acht nemen en dat behelst onder meer een verwarmde en verlichte wachtzaal behouden.

Van de 23 stations waar het oorspronkelijk om te doen was, hebben zes gemeenten zich niet bij het project voor het aanbieden van verschillende vormen van dienstverlening aangesloten. Met de gemeenten Amay, Frameries, Statte en Thuin werd een akkoord bereikt en met zeven andere gemeenten zijn de gesprekken bijna rond. Met de overige gemeenten zijn de onderhandelingen nog aan de gang.

10.03 Valérie De Bue (MR): Men zal regelmatig moeten nagaan hoe de situatie evolueert.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le projet 'parking gratuit pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail'" (n° 10297)

11.01 Bart Tommelein (VLD): Le projet pilote 'parking gratuit dans le cadre des déplacements entre le domicile et le travail' est source de nombreux problèmes à Ostende. Il est fait massivement usage du parking souterrain qui est complet très tôt le matin, de sorte que les navetteurs qui arrivent plus tard, dont certains payaient précédemment pour pouvoir occuper un emplacement, doivent laisser leur véhicule à des kilomètres de la gare.

La solution avancée par le secrétaire d'État et par son prédécesseur ne pourra être mise en œuvre qu'à très long terme. D'autre part, il existe à proximité de la gare une énorme aire de stationnement qui est pratiquement déserte en semaine, ce qui permet d'envisager une solution à court terme. Le secrétaire d'État est-il disposé à négocier avec les propriétaires de ce terrain ? Pourrait-il rechercher d'autres solutions à court terme.

11.02 Bruno Tuybens, ministre (en néerlandais) : À la fin de l'an dernier, le nombre d'emplacements à proximité de la gare a été porté à 365 ; dans une seconde phase, il a été augmenté à 407. Aucune négociation n'est prévue avec le propriétaire de l'aire de stationnement à côté de la gare.

11.03 Bart Tommelein (VLD) : Il apparaît clairement à tout un chacun que ce système ne fonctionne pas. La formule précédente, où une modeste rétribution était demandée, donnait pleinement satisfaction. Nous sommes en présence de la parfaite illustration du chaos généré par la politique de la gratuité.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la desserte suburbaine au nord d'Anvers" (n° 10314)

Président : M. Bart Tommelein.

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je souhaiterais obtenir plus de détails sur la desserte future de la ligne 12 Anvers-Essen-Roosendaal et la liaison TGV Nord Anvers-Breda-Amsterdam ainsi

toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het proefproject 'gratis parking woon-werkverkeer'" (nr. 10297)

11.01 Bart Tommelein (VLD): Het proefproject 'gratis parking woon-werkverkeer' zorgt in Oostende voor heel wat problemen. Er wordt zo massaal gebruik van gemaakt dat het parkeerterrein al heel vroeg volstaat en de pendelaars die later aankomen, onder wie pendelaars die vroeger bereid waren te betalen voor een plaats, hun wagen kilometers van het station moeten plaatsen.

De door de staatssecretaris en zijn voorganger voorgestelde oplossing kan pas op heel lange termijn worden gerealiseerd. Anderzijds ligt er naast het station een enorm parkeerterrein dat op weekdays haast onbezet is, wat de mogelijkheid opent voor een oplossing op korte termijn. Is de staatssecretaris bereid te onderhandelen met de eigenaars van dit terrein? Is hij bereid andere tussentijdse oplossingen te zoeken?

11.02 Minister Bruno Tuybens (Nederlands): Eind vorig jaar is het aantal parkeerplaatsen bij het station al uitgebreid tot 365; in een tweede fase wordt dit aantal opgetrokken tot 407. Er zijn geen onderhandelingen gepland met de eigenaar van het parkeerterrein naast het station.

11.03 Bart Tommelein (VLD) Iedereen kan vaststellen dat het systeem niet werkt. De vroegere aanpak, met een kleine vergoeding, werkte daarentegen rimpelloos. Dit is de perfecte illustratie van hoe de gratispolitiek alles in het honderd stuurt.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de voorstedelijke bediening ten noorden van Antwerpen" (nr. 10314)

Voorzitter: de heer Bart Tommelein.

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik had graag meer duidelijkheid gekregen over de toekomstige bediening op lijn 12 Antwerpen-Essen-Roosendaal en op de HSL-Noord Antwerpen-Breda-Amsterdam,

que sur l'avenir de la ligne 11 en ce qui concerne le trafic transfrontalier de marchandises.

Quand les premiers trains à grande vitesse desserviront-ils la ligne TGV Nord ? Comment va-t-on passer le cap de la période intermédiaire ? Quelle desserte envisage-t-on sur cette ligne ? Prévoit-on également une liaison IC/IR, par exemple Breda-Brecht-Anvers ? Quels trains s'arrêteront à Brecht ? Quand la jonction nord-sud souterraine sera-t-elle mise en service à Anvers ? Est-il exact que la date a été reportée ? Le train international Amsterdam-Bruxelles n'empruntera-t-il plus la ligne 12 ? L'offre pour la liaison Anvers-Rosendaal sera-t-elle de ce fait réduite à un seul omnibus par heure ? Quels sont les projets de la SNCB pour la ligne 12 ? Prévoit-on une desserte au quart d'heure ? L'espace supplémentaire sur cette ligne sera-t-il utilisé pour les trains de marchandises ? Cette éventualité suscite une grande inquiétude dans la région car cette ligne traverse plusieurs agglomérations.

12.02 Bruno Tuybens, ministre (*en néerlandais*) : L'exploitation commerciale de l'infrastructure à haute vitesse L4 entre Anvers et la frontière, et de la ligne à haute vitesse néerlandaise HSL-Zuid qui y est reliée pourra commencer à partir du 1^{er} avril 2007. Le consortium belgo-néerlandais High Speed Alliance étudie actuellement la possibilité de mettre en service des trains ordinaires à une vitesse de 160 km/h en attendant le matériel TGV qui, lui, pourra atteindre les 250 km/h. Les trains Thalys, qui peuvent atteindre 300 km/h, pourront rouler sur ce trajet à partir de décembre 2007.

Sur la L4 et la HSL-Zuid et à partir de 2010, dix Thalys quotidiens rouleront dans les deux sens sur la liaison Paris-Bruxelles-Amsterdam, quinze emprunteront la ligne Bruxelles-Amsterdam et, le cas échéant, huit relieront Bruxelles à La Haye en faisant des arrêts à Brecht et Breda. Il n'y aura aucun transport de marchandises sur cette voie.

Le 23 mars 2007, la liaison nord-midi sera mise en service à Anvers, de même que le niveau -2 d'Antwerpen-Centraal. En raison de retards accumulés sur le plan du creusement du trajet entre la gare de Berchem et la gare souterraine d'Antwerpen-Centraal, la plate-forme -1 ne sera mise en service qu'en décembre 2007.

Les omnibus continueront de faire une halte à Rosendaal.

Notre but est de faire en sorte qu'un train IR et deux trains L quotidiens empruntent la ligne 12. Les Pays-Bas ont reporté ce projet au-delà de 2015. La

alsook over de toekomst van lijn 11 voor het grensoverschrijdende goederenverkeer.

Wanneer zullen de eerste hogesnelheidstreinen de lijn HSL-Noord gebruiken? Hoe zal de tussenperiode ingevuld worden? In welk aanbod voorziet men op deze lijn? Komt er ook een IC/IR-verbinding, bijvoorbeeld Breda-Brecht-Antwerpen. Welke treinen zullen er in Brecht halt houden? Wanneer wordt de ondergrondse noord-zuidverbinding in Antwerpen in gebruik genomen? Klopt het dat de datum uitgesteld is? Zal de internationale trein Amsterdam-Brussel niet meer over lijn 12 rijden? Vermindert het aanbod voor de verbinding Antwerpen-Rosendaal hierdoor tot slechts één stoptrein per uur? Wat zijn de plannen van de NMBS op lijn 12? Komt er een kwartierbediening? Zal de extra ruimte op die lijn gebruikt worden voor goederentreinen? Dit zorgt voor heel wat onrust in de streek, omdat deze lijn door een aantal dorpskernen loopt.

12.02 Minister Bruno Tuybens (*Nederlands*): De hogesnelheidsinfrastructuur L4 tussen Antwerpen en de grens en de aansluitende Nederlandse hogesnelheidslijn HSL-Zuid kunnen vanaf 1 april 2007 commercieel worden geëxploiteerd. Het Belgisch-Nederlandse consortium *High Speed Alliance* onderzoekt de inzet van gewone treinen met een snelheid van 160 km/uur in afwachting van het HST-materieel met een snelheid van 250 km/uur. De Thalys-treinen – 300 km/uur – kunnen op het traject rijden vanaf december 2007.

Op de L4 en de HSL-Zuid zullen vanaf 2010 in beide richtingen tien Thalystreinen per dag rijden op de verbinding Parijs-Brussel-Amsterdam, vijftien op Brussel-Amsterdam en eventueel ook acht tussen Brussel en Den Haag, die ook zullen stoppen in Brecht en Breda. Er zal geen goederenverkeer zijn op dit spoor.

Op 23 maart 2007 wordt de Antwerpse noord-zuidverbinding in gebruik genomen, evenals het niveau -2 van Antwerpen-Centraal. Door vertragingen bij het uitgraven van het traject tussen het station in Berchem en het ondergrondse station Antwerpen-Centraal wordt het platform -1 pas in december 2007 in gebruik genomen.

De stoptreinen zullen in Rosendaal blijven stoppen.

Het is de bedoeling dat op lijn 12 één IR-trein en twee L-treinen per uur rijden. Nederland heeft het project uitgesteld tot na 2015. Lijn 12 maakt deel

ligne 12 fait partie du réseau ferroviaire transeuropéen et est donc à la disposition de tous les opérateurs qui satisfont aux conditions. Les règles de sécurité internationales, qui sont sévères, garantissent un niveau de sécurité élevé.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Seul le train à destination de La Haye s'arrêtera à Breda, et apparemment il n'est même pas certain qu'il sera mis en service. Dois-je comprendre que seuls les omnibus s'arrêteront à Rosendaal ?

12.04 Bruno Tuybens, ministre (*en néerlandais*) : Pour une meilleure compréhension, je vous transmettrai une copie de la réponse.

L'incident est clos.

13 Interpellations jointes de

- **M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la Ministre du Budget et de la Protection de la consommation** sur "les problèmes à la direction de la SNCB, qui auront certainement des conséquences pour les chemins de fer" (n° 793)
- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la Ministre du Budget et de la Protection de la consommation** sur "le malaise à la tête de la SNCB" (n° 800)

13.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Au cours des premières années du gouvernement violet, Mme Durant a sévi, telle une véritable Calamity Jane, au département de la Mobilité et des Transports. Après que M. Schouppe ait été écarté de la tête de la SNCB, la société a été divisée en trois entités : le holding chargé de la coordination, Infrabel qui gère l'infrastructure, et la SNCB elle-même. Au lieu d'une seule structure rigide, nous en avons à présent trois, peut être encore plus rigides.

Des directives européennes sont à l'origine de cette scission mais comme César le savait déjà, un triumvirat ne peut mener qu'à la guerre civile. Ce triumvirat – au sein duquel il devait en outre encore être tenu compte des équilibres communautaires et politiques – ne s'entend pas et le secrétaire d'Etat a dû réunir le triumvirat un samedi pour remettre tout le monde sur la même longueur d'ondes.

Je ne suis pas un grand admirateur de M. Schouppe mais personne ne peut nier qu'il connaît bien l'entreprise. Dans l'édition dominicale du

van het trans-Europese spoornetwerk en staat dus ter beschikking van alle operatoren die aan de voorwaarden voldoen. De strenge, internationale veiligheidsvoorschriften staan garant voor een hoog veiligheidsniveau.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Enkel de trein naar den Haag zal stoppen in Brecht en Breda, en blijkbaar is het niet eens zeker dat die er komt. Begrijp ik het goed dat er in Rosendaal enkel nog stoptreinen komen?

12.04 Minister Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik zal u een kopie van het antwoord geven ter verduidelijking.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde interpellaties van

- **de heer Francis Van den Eynde tot de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de Minister van Begroting en Consumentenzaken** over "de herrie aan de top van de NMBS en de problemen die ongetwijfeld gevolgen zullen hebben voor de spoorwegen" (nr. 793)
- **de heer Jef Van den Bergh tot de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken** over "de malaise bij de top van de NMBS" (nr. 800)

13.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Tijdens de eerste jaren van het paarse bewind teisterde minister Durant als een echte Calamity Jane het kabinet Mobiliteit en Vervoer. Nadat zij erin was geslaagd de heer Schouppe weg te werken als hoofd van de NMBS, werd die maatschappij opgesplitst in drie bedrijven: de overkoepelende holding, Infrabel dat de infrastructuur beheert, en de NMBS zelf. In plaats van één logge machine zijn er nu drie misschien wel nog loggere machines.

Europese richtlijnen liggen aan die beslissing ten grondslag, maar, zoals Caesar al wist, kan een triumviraat alleen maar tot burgeroorlog leiden. Het triumviraat – waarin uiteraard ook nog eens rekening moest worden gehouden met communautaire en politieke evenwichten – ligt vandaag dan ook in ruzie en de staatssecretaris moest de triumviri op een zaterdag bijeenroepen om hun neuzen weer in dezelfde richting te draaien.

Hoewel ik niet bepaald dweep met de heer Schouppe, kan niemand ontkennen dat hij het bedrijf goed kent. In de zondagseditie van *Het*

quotidien *Het Nieuwsblad*, il a indiqué qu'aux chemins de fer, le personnel représente 63 pour cent des coûts et qu'il s'agit même de 75 pour cent pour la SNCB elle-même, mais c'est le holding qui prend les décisions en la matière. Il a aussi estimé que la prévision selon laquelle la SNCB ne sera plus en déficit en 2008 doit être prise avec un grain de sel. De plus, il a attiré l'attention sur les conflits opposant la direction et les syndicats. Il est clair que les plus hauts dirigeants du rail sont dans le pétrin.

Que pense le secrétaire d'État du malaise qui règne au sein de la direction du rail ? À quelles mesures va-t-il recourir pour tout remettre sur la bonne voie ? Envisage-t-il de prendre des dispositions pour éviter que pareils incidents se reproduisent ?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Les chemins de fer sont en pleine évolution il y a les directives européennes à respecter et il convient de tenir compte de la concurrence étrangère, même si pour l'instant elle se limite au trafic de marchandises. Ces défis requièrent un management fort et dynamique. Or, les rapports entre les hauts responsables semblent s'être largement détériorés.

La scission de la SNCB en plusieurs entités nous est imposée par une directive européenne. Les missions opérationnelles et la politique en matière d'infrastructure doivent dorénavant être séparées. On a opté pour une structure de holding. Il conviendrait à mon avis d'évaluer le fonctionnement de cette structure afin de l'adapter le cas échéant.

M. Jannie Haek était un excellent chef de cabinet, mais il fait moins bonne impression en tant que CEO de la SNCB-Holding. Il a collaboré au transfert des fonds de pension de la SNCB, une affaire qui a fait grand bruit à cause de la répartition des coûts. M. Haek s'est entouré de fidèles du parti et a du mal à travailler avec d'autres. Le plan d'entreprise n'a toujours pas été approuvé, alors que cela devait être fait pour le 15 novembre 2005.

Maintenant que les entités sont opérationnelles depuis un an, les structures doivent être adaptées. Il n'existe pour l'instant aucun lien hiérarchique entre les trois entités, si bien que les CEO peuvent difficilement se fixer un cap. Les compétences n'ont pas été réparties de façon logique et ont été partagées entre les trois entités. Je pense notamment à la gestion des gares et à la politique du personnel.

Nieuwsblad déclara que 63 pour cent des coûts des chemins de fer sont pour le personnel, mais que pour la NMBS elle-même, c'est 75 pour cent, mais c'est le holding qui prend les décisions en la matière. Il a aussi estimé que la prévision selon laquelle la NMBS ne sera plus en déficit en 2008 doit être prise avec un grain de sel. De plus, il a attiré l'attention sur les conflits opposant la direction et les syndicats. Il est clair que les plus hauts dirigeants du rail sont dans le pétrin.

Hoe staat de staatssecretaris tegenover de problemen bij de top van het spoor? Met welke maatregelen zal hij ervoor zorgen dat alles weer in peis en vree kan verlopen? Denkt hij aan maatregelen om dergelijke incidenten voortaan te vermijden?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De spoorwegen zijn in volle evolutie: er zijn EU-richtlijnen die moeten worden gerespecteerd en er moet rekening worden gehouden met concurrentie uit het buitenland, voorlopig alleen in het goederenverkeer. Die uitdagingen vragen om een sterk en dynamisch management, maar de intermenselijke verhoudingen binnen de spoorwegtop blijken momenteel nogal verziekt.

De opsplitsing van de NMBS is ons opgelegd door een EU-richtlijn: de operationele taken en het infrastructuurbeleid moeten voortaan gescheiden zijn. Men koos voor de holdingstructuur. Mij lijkt het een goede zaak om de werking van die structuur eens te evalueren en eventueel aan te passen.

De heer Jannie Haek was een sterke kabinetschef, maar maakt een minder goede indruk als CEO van de NMBS-holding. Hij heeft meegewerkt aan de overheveling van de pensioenfondsen van de NMBS, wat voor veel heibel heeft gezorgd wegens de verdeling van de kosten. De CEO heeft zich omringd met partijgetrouwen en kan moeilijk met anderen samenwerken. Het ondernemingsplan werd nog steeds niet goedgekeurd, hoewel dat voor 15 november 2005 moest gebeuren.

Nu de entiteiten een jaar operationeel zijn, moeten de structuren worden aangepast. Er is momenteel geen hiërarchische verhouding tussen de drie entiteiten, wat betekent dat de CEO's slechts moeizaam een koers kunnen bepalen. De bevoegdheden werden niet logisch verdeeld en ze werden vaak opgesplitst over de drie entiteiten. Ik denk daarbij aan het beheer van de stations en aan het personeelsbeleid.

Le gouvernement souhaite que la SNCB accroisse sa part de marché, mais, pour ce faire, il faut de la main-d'œuvre. La pyramide des âges n'est pas vraiment encourageante. Pour le moment, la SNCB-holding n'arrive pas à procéder aux engagements nécessaires pour maintenir ses effectifs à leur niveau actuel. Le nombre de personnes recrutées a baissé chaque année entre 2001 et 2005. Selon les représentants syndicaux, il faut compter trois ans, à partir du recrutement, pour qu'un conducteur de train soit opérationnel, et ce, en raison de la complexité du système comprenant une société holding et deux filiales. Tout cela génère un climat social instable. Le taux de satisfaction de la clientèle est déjà assez bas, mais qu'advient-il en cas de nouvelles grèves ?

Soit on donne à la SNCB-Holding de véritables compétences, soit on supprime cette entité. Il faudrait également que les rapports entre les CEO s'améliorent.

13.03 Bruno Tuybens, ministre (en néerlandais) : Bien que les interpellateurs évoquent l'existence d'un grand malaise, d'autres parlementaires n'accordent que peu d'attention à ce dossier. Des décisions importantes ont été prises au sein des nouvelles structures en ce qui concerne la conclusion de trois nouveaux contrats de gestion avec l'État, l'actualisation et la ventilation du programme d'investissement et la résolution de quelques dossiers difficiles, tout en mettant l'accent sur la transparence des constructions financières et la maîtrise de l'endettement.

Les trains continuent à rouler, le nombre de voyageurs augmente et le personnel a bien fait son travail. En 2005, une croissance record du nombre de voyageurs a été enregistrée et le chiffre d'affaires a augmenté de 10 %. L'offre d'abonnements moins chers pour certains groupes-cible n'a pas entraîné de diminution du chiffre d'affaires.

La nouvelle direction a fourni du bon travail en excluant quelques facteurs de risque. Elle s'est intéressée à la gestion de la dette et de la trésorerie, mais aussi au suivi budgétaire et à l'exécution de contrôles internes. La reprise du fonds de pension par l'État est favorable à l'entreprise et au personnel. Le dossier ABX a été suivi de près et la Commission européenne a émis un jugement favorable à ce sujet. On a ouvert la voie à une gestion saine. Je doute que l'ancienne SNCB ait jamais fait aussi bien. Il y a effectivement des discussions entre les trois CEO de la SNCB, mais il y en avait également entre les douze directions qui existaient précédemment.

De overheid wil dat de NMBS haar marktaandeel vergroot, maar daarvoor is mankracht nodig. De leeftijdsdynamiek is niet echt bemoedigend. Momenteel kan de NMBS-holding de nodige aanwervingen niet uitvoeren om het personeelsbestand op peil te houden. Het aantal aanwervingen daalde jaarlijks tussen 2001 en 2005. Volgens vakbondsvertegenwoordigers duurt het drie jaar vooraleer een treinbestuurder inzetbaar is na aanwerving wegens het ingewikkelde systeem van een holding met twee dochtermaatschappijen. Dit alles leidt tot een sociaal onrustig klimaat. De tevredenheidsgraad van het cliënteel is al vrij laag, wat zal er gebeuren indien er nog meer stakingen uitbreken?

Ofwel moet men de NMBS-holding echte bevoegdheden geven, ofwel moet deze entiteit worden afgeschaft. De relaties tussen de CEO's moeten ook verbeteren.

13.03 Minister Bruno Tuybens (Nederlands): Hoewel de interpellanten spreken over een grote malaise, is er weinig aandacht voor deze zaak van andere kamerleden. Er werden belangrijke beslissingen genomen binnen de nieuwe structuren aangaande het afsluiten van drie nieuwe beheerscontracten met de Staat, het actualiseren en opsplitsen van het investeringsprogramma, en het oplossen van enkele moeilijke dossiers met aandacht voor transparante financiële constructies en een gecontroleerde schuldenlast.

De treinen blijven rijden, het aantal reizigers groeit en het personeel heeft zijn werk goed gedaan. In 2005 was er een recordgroei van het aantal reizigers en steeg de omzet met 10 procent. Het aanbieden van goedkopere abonnementen voor bepaalde doelgroepen heeft de omzet niet doen dalen.

Het nieuwe management verrichtte goed werk door enkele risicofactoren uit te sluiten. Men besteedde aandacht aan schuldbeheer en thesauriebeheer, maar ook aan budgetopvolging en het uitvoeren van interne controles. De overname van het pensioenfonds door de Staat is goed voor het bedrijf en voor het personeel. Het ABX-dossier werd terdege opgevolgd en van de Europese Commissie kwam hierover een gunstige uitspraak. Men heeft de weg vrijgemaakt voor een gezonde bedrijfsvoering. Ik betwijfel dat de oude NMBS er ooit zo goed voor stond. Er zijn inderdaad discussies tussen de drie CEO's, maar die waren er ook tussen de twaalf directies van de NMBS.

Dans le contrat de gestion, les pouvoirs publics ont demandé aux trois entreprises d'aboutir, sur la base de comptes intermédiaires et d'un plan d'entreprise consolidé pour 2006 et 2007, à une scission équitable de la dotation publique globale en dotations séparées pour chaque entité. En même temps, le plan d'entreprise doit permettre d'arriver à une stabilisation de la dette en 2008. Il est normal que des interventions aussi radicales fassent l'objet de débats houleux, mais la plupart du temps, la lumière est au bout du tunnel.

Le 6 février, le holding a mis la touche finale au plan d'entreprise, réalisé en collaboration avec Infrabel et la SNCB. Deux éléments ont pris plus de temps que prévu. Il a d'abord fallu attendre le projet de loi Landuyt relatif au deuxième paquet ferroviaire européen. Cette question a pu être réglée en détail en concertation avec les CEO. D'autre part, l'impact financier de la reprise des obligations en matière de pensions a également demandé du temps mais un accord a finalement pu être trouvé.

La santé du groupe SNCB n'est donc pas aussi préoccupante que les journaux le laissent entendre. Le nouveau plan d'entreprise permettra d'améliorer chaque année les résultats financiers. En 2008, la croissance de l'endettement sera stoppée. Et en 2006 et 2007, le groupe engagera 2 500 personnes.

Les nombreux engagements prévus par la SNCB pour les années à venir témoignent de la vitalité de cette dernière. Dans quelques années, la SNCB sera une société de transport sortie du rouge et parfaitement viable économiquement. Il s'agit bien entendu d'une condition indispensable si notre pays veut faire face à la concurrence qui fera rage d'ici à quelques années à l'échelle européenne. Ni les manœuvres politiciennes ni les coups d'éclat médiatiques ne sont de mise aujourd'hui. Nous devons donner la chance aux trois CEO de se familiariser complètement avec la nouvelle structure et d'exécuter le plan d'entreprise dans son intégralité. Il est vain de vouloir réformer cette nouvelle structure après seulement une année. Étant donné qu'elle a accédé relativement tard à cette nouvelle structure, la Belgique a eu la chance de tirer les leçons de l'expérience des pays étrangers. Il s'agit à présent de veiller à la stabilité et à une collaboration mutuelle optimale, dans l'intérêt de la société elle-même et surtout des voyageurs ferroviaires. Aujourd'hui, les activités opérationnelles et le service doivent dès lors avoir la priorité.

In het beheerscontract heeft de overheid gevraagd dat de drie bedrijven, op basis van tussentijdse rekeningen en van een geconsolideerd ondernemingsplan voor 2006 en 2007, zouden komen tot een juiste opsplitsing van de globale overheidsdotatie in aparte dotaties voor elke entiteit. Tegelijk moet men via het ondernemingsplan in 2008 tot een schuldstabilisatie komen. Het is normaal dat over zulke ingrepen stevig wordt gedebatteerd, maar meestal raakt men er wel uit.

Op 6 februari had de holding, in samenwerking met Infrabel en de NBMS, een ondernemingsplan klaar. Twee elementen hebben meer tijd gevergd dan voorzien. Vooreerst heeft men gewacht op het wetsontwerp-Landuyt betreffende het zogenaamde Europese tweede spoorwegpakket. Deze kwestie werd samen met de CEO's tot in de details geregeld. Ook de financiële impact van de overgenomen pensioenverplichtingen heeft tijd gevraagd, maar ook hierover bestaat nu een akkoord.

De NMBS-groep staat er dus beter voor dan de kranten laten uitschijnen. Er is een ondernemingsplan dat elk jaar tot betere financiële resultaten zal leiden. In 2008 zal de schuldenlast niet meer aangroeien. En in 2006 en 2007 komen er meer dan 2 500 aanwervingen.

Dat de NMBS de volgende jaren heel wat nieuwe aanwervingen plant, bewijst haar vitaliteit. Binnen enkele jaren zullen we mogen rekenen op een vervoermaatschappij die uit de rode cijfers is en die economisch perfect leefbaar is. Dit is natuurlijk een conditio sine qua non als ons land binnen enkele jaren de moordende concurrentieslag op Europees niveau wil aangaan. Aan politieke spelletjes en medianummertjes is nu geen behoefte. We moeten de drie CEO's de kans geven helemaal vertrouwd te worden met de nieuwe structuur en het bedrijfsplan onverkort uit te voeren. Het heeft geen zin die nieuwe structuur na een jaar al te willen hervormen. Omdat België vrij laat in die nieuwe structuur is ingetreden, heeft het de kans gehad te leren uit de ervaringen in het buitenland. Er moet nu vooral worden gestreefd naar stabiliteit en naar een optimale onderlinge samenwerking, in het belang van de maatschappij zelf en vooral van de treinreizigers. De operationele activiteiten en de dienstverlening moeten daarom nu de eerste zorg zijn.

13.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Le fait que le Secrétaire d'État soit interpellé par des membres de deux groupes importants de l'opposition prouve à quel point la population est préoccupée par la situation de la SNCB. Le Secrétaire d'État continue pourtant à prétendre dans son exposé passionné qu'absolument aucun problème ne se pose, que les médias veulent mettre de l'huile sur le feu, que M. Haek ne s'en est pas le moins du monde pris aux syndicats et que les trois CEO ne sont convoqués que pour recevoir des félicitations. Si l'on en croit cet exposé, les interpellateurs devraient presque avoir honte d'oser douter de cette situation idyllique.

Je me pose toutefois quelques questions. La hausse du nombre de voyageurs doit être fortement relativisée. Elle résulte davantage du manque de solutions de substitution valables que de l'attractivité du train. Le service offert dans certains trains est de piètre qualité : wagons vétustes, manque de places et de confort. Les voyageurs sont en outre régulièrement confrontés à des retards, le nombre de grèves augmente et on relève davantage de cas d'agression dans le train. Pour couronner le tout, M. Leterme, ministre-président flamand, se plaint ouvertement des chemins de fer belges à l'étranger. Je n'ai pas entendu le secrétaire d'État évoquer ces problèmes.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Selon le secrétaire d'État, tout va en effet pour le mieux à la SNCB. Je constate toutefois que le plan d'investissement ne court que jusqu'à l'année prochaine. Quelle est la raison ? Le nombre de voyageurs augmente, mais cette situation résulte de la hausse des prix du pétrole. Entre-temps, le montant de la dette commence à nouveau à croître lentement mais sûrement. Le secrétaire d'État n'a pas non plus réagi à mon observation sur l'influence de M. Haek. Un accord a effectivement été conclu entre les trois CEO concernant le plan d'entreprise, mais toujours pas entre les partenaires sociaux.

13.06 Bruno Tuybens, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai jamais dit qu'il n'y avait pas de problème. Comme dans toute grande entreprise, il y a de temps à autre des frictions au sein de la nouvelle structure de la SNCB mais il n'est pas du tout exceptionnel que des controverses opposent les trois dirigeants de la société. L'essentiel, c'est que les intérêts du groupe SNCB et des voyageurs restent prioritaires. S'agissant de l'application du plan d'entreprise, les trois dirigeants de la SNCB

13.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat de staatssecretaris aan de tand wordt gevoeld door leden van twee belangrijke oppositiefracties, bewijst hoezeer de bezorgdheid om de toestand van de NMBS bij de bevolking leeft. Toch houdt de staatssecretaris in zijn gloedvolle exposé vol dat er geen vuiltje aan de lucht is, dat de media alleen maar keet willen schoppen, dat de heer Haek helemaal niet heeft uitgehaald naar de vakbonden en dat de drie CEO's alleen maar worden samengeroepen om felicitaties te ontvangen. Men zou zich als interpellant bijna schamen dat men durfde twijfelen aan deze rooskleurige toestand.

Ik durf toch een paar vraagtekens te plaatsen. De stijging van het aantal treinreizigers moet met een stevige korrel zout worden genomen: ze heeft meer te maken met het ontbreken van valabele alternatieven dan met de aantrekkingskracht van de trein. De dienstverlening op veel treinen is ondermaats: oude voertuigen, te weinig plaats en comfort. Er vallen bovendien geregeld vertragingen te betreuren, het aantal stakingen neemt toe en er doen zich vaker gevallen van agressie op de trein voor. Als klap op de vuurpijl klaagt Vlaams minister-president Leterme in het buitenland openlijk over het Belgische spoor. Dit alles heb ik natuurlijk niet gehoord vanwege de staatssecretaris.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Volgens de staatssecretaris is alles inderdaad rozengleur en maneschijn bij de NMBS. Ik stel wel vast dat het investeringsplan maar tot volgend jaar loopt. Waarom? Het aantal reizigers neemt toe, maar dat heeft alles te maken met de stijgende olieprijs. Ondertussen begint de schuldenberg langzaam maar zeker opnieuw te groeien. De staatssecretaris heeft evenmin gereageerd op mijn opmerking over de invloed van de heer Haek. Er is inderdaad een akkoord tussen de drie CEO's over het ondernemingsplan, maar nog altijd niet tussen de sociale partners.

13.06 Minister Bruno Tuybens (*Nederlands*): Ik heb nooit gezegd dat er geen vuiltje aan de lucht is. Zoals in elk groot bedrijf zijn er in de nieuwe structuur van de NMBS af en toe wrijvingen tussen de drie poten, maar het is toch niet zo ongewoon dat er discussies worden gevoerd, zolang het belang van de NMBS-groep en van de reizigers maar voorop blijft staan. Over de implementatie van het ondernemingsplan bestaat er een volledig akkoord tussen de drie CEO's.

ont conclu un accord intégral.

M. Haek n'a pas planté sa tente dans mon cabinet, comme d'aucuns l'insinuent. Il y a bel et bien une concertation régulière et constructive entre, d'une part, le gouvernement et les trois dirigeants de la SNCB et, d'autre part, entre les trois dirigeants eux-mêmes. Où est le problème ?

Motions

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

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde et Jef Van den Bergh et la réponse du secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation,
- demande au gouvernement de procéder à la régionalisation des chemins de fer, entre autres en vue de rationaliser leur gestion;
- insiste également sur la nécessité de dépolitiser la direction des entités de la SNCB, ce qui supprimerait indéniablement une série de tensions existant entre celles-ci."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par M. Jef Van den Bergh et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde et Jef Van den Bergh et la réponse du secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation,
demande au gouvernement
de prendre les mesures structurelles requises pour favoriser le bon fonctionnement du groupe SNCB dans un environnement concurrentiel."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Bart Tommelein.

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

La réunion publique de commission est levée à 12 h 44.

De heer Haek heeft zijn tentje niet permanent op mijn kabinet opgeslagen, zoals sommigen insinueren. Er is wel sprake van regelmatig en constructief overleg tussen de regering en de drie CEO's en tussen de drie CEO's onderling. Wat is daar verkeerd aan?

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde en Jef Van den Bergh en het antwoord van de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken,
- verzoekt de regering tot de regionalisering van de spoorwegen over te gaan en dit onder meer met het oog op een rationalisering van hun beheer;
- dringt tevens aan op de depolitisering van de leiding van de NMBS-bedrijven, wat ongetwijfeld een aantal spanningen die tussen hen bestaan, zou wegnemen."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jef Van den Bergh en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde en Jef Van den Bergh en het antwoord van de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken,
verzoekt de regering,
de nodige structurele maatregelen te nemen om een vlotte werking van de NMBS-groep in een concurrentiële omgeving te bevorderen."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Bart Tommelein.

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.44 uur.