

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 26 MEI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 26 MAI 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik heb begrepen dat mevrouw de minister om 16.00 uur zou vertrekken. Ik zou toch even mijn ongenoegen te kennen willen geven. De agenda van deze commissie lijkt nergens meer naar. Dringende vragen worden met ongeveer een maand vertraging behandeld. Dat is een probleem, en het is nefast voor de parlementaire controlebevoegdheid.

We kunnen onmogelijk een dergelijk aantal vragen wegwerken in commissievergaderingen die slechts twee uur duren. Die achterstand moet worden weggewerkt. Gelet op het aantal vragen dacht ik dat we tot de finish zouden doorwerken en ik had me daar ook op voorbereid.

De **voorzitter**: Ik denk dat de verantwoordelijkheid daarvoor zowel bij de regering als bij de commissieleden ligt.

De ministers moeten meer tijd krijgen om te antwoorden. Ik stel ook vast dat sommige onderwerpen steeds terugkomen, ik denk bijvoorbeeld aan de postkantoren. Er zouden 650 kantoren worden gesloten, dus mogen we waarschijnlijk 1.300 vragen verwachten! De vragen worden behandeld in volgorde van indiening, en het kan dus gebeuren dat dringende vragen pas een maand later beantwoord worden. Men moet begrijpen dat de ministers nog andere verplichtingen hebben.

Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik heb mijn goede wil getoond door vandaag met een bijkomende vergadering in te stemmen. Die bereidheid moet nu niet bestraft worden. Ik heb ook mijn agendabeperkingen.

Ik stel trouwens vast dat vragen van afwezige leden steeds maar geagendeerd blijven. Men zou ze beter omzetten in schriftelijke vragen.

Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het is erg frustrerend twee uur te moeten wachten zonder enige zekerheid dat men zijn vraag kan stellen. De controlebevoegdheid van de parlementsleden komt zo in het gedrang. Ik vraag dus dat er zo snel mogelijk een vergadering zou worden belegd waarop de hele agenda wordt afgehandeld.

Jean-Luc Crucke (MR): Ik stel voor mijn vragen nrs. 5427, 5459 en 5559 om te zetten in schriftelijke vragen indien de minister bereid is me vandaag nog de schriftelijke antwoorden te bezorgen.

De **voorzitter**: De – weliswaar langere - termijn waarbinnen de schriftelijke vragen worden beantwoord, blijft toch binnen de perken. Sommige mondelinge vragen die in deze commissie werden ingediend, zouden al beantwoord zijn indien ze schriftelijk waren gesteld.

Als we de spreektijd in acht nemen, kunnen we de agenda ook sneller afwerken.

01 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebruik van treinkaarten voor vrij verkeer tijdens het weekend" (nr. 4719)

01.01 Josy Arens (cdH): Meer en meer Belgen maken dagelijks gebruik van de trein. Spijtig genoeg neemt ook het aantal wagens op de weg gestaag toe en neemt het spoor nog niet de plaats in die het toekomt.

Kan er niet worden gedacht aan een maatregel zoals die welke door de Waalse TEC werd ingevoerd? Reizigers met een abonnement mogen in het weekend gratis reizen op het volledige vervoersnet. Aangezien de meeste treinen in het weekend zeker niet druk bezet zijn, zou zo een maatregel niet tot bijkomende kosten leiden voor de NMBS. Een dergelijke maatregel sluit bovendien naadloos aan bij de doelstellingen in het raam van het Kyoto-protocol én bij de groei-doelstellingen van de NMBS-Groep. Wat denkt de NMBS daarvan? Is zo'n maatregel haalbaar en kan hij in voorkomend geval op korte termijn zijn beslag krijgen?

01.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Het klopt dat de TEC-abonnementen in het weekend op het hele vervoersnet mogen worden gebruikt. De overgang van het trajectabonnement naar het zoneabonnement ging echter wel gepaard met tariefverhogingen.

Het vervoersnet en het reisschema van een gewestelijke vervoersmaatschappij zijn echter niet vergelijkbaar met die van een federale spoorwegmaatschappij. De NMBS beseft wel dat er nog een aanzienlijk groeipotentieel is buiten de piekuren. Ze heeft een studie gepland over de uitbreiding van het aanbod van de piekuren naar de daluren, met de bedoeling een verbeterd aanbod voor te stellen.

Eén van de onderzochte pistes houdt in dat trouwe treinkaarthouders tijdens het weekend gratis zouden mogen reizen.

01.03 Josy Arens (cdH): Die maatregel zou er dus vrij snel kunnen komen?

01.04 Minister Inge Vervotte (Frans): De NMBS vraagt ook meer mogelijkheden op dat vlak.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinen van Gent naar Terneuzen" (nr. 4785)
- de heer Jenne De Potter aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de onderhandelingen voor een treinverbinding tussen Gent en Zelzate" (nr. 4870)

02.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De Gentse havenbedrijven zijn onderhandelingen gestart over een reizigerstrein die Gent met Zelzate en Terneuzen moet verbinden. Dat zou de fileproblemen kunnen verhelpen. Hoe concreet zijn deze plannen? Moet hiervoor nieuwe infrastructuur worden aangelegd en nieuw materieel worden aangekocht? Wat kost dat allemaal? Wanneer zou dit idee werkelijkheid kunnen worden?

02.02 Jenne De Potter (CD&V - N-VA): De onderhandelingen tussen de Gentse havenbedrijven en de NMBS stemmen me hoopvol. Eindelijk zal het havengebied vlotter bereikbaar kunnen worden. Hoe ver staat het met dit project? Is er een timing en een kostenraming? Wordt er ook met De Lijn gepraat of zijn er nog andere mogelijkheden?

02.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS ontving een formele vraag van de Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen voor het openstellen van de industriële lijn 204 voor het woon-werkverkeer van de werknemers in het Gentse havengebied. De NMBS voert momenteel een haalbaarheidsstudie uit met als uitgangspunt de bestaande goederenlijn tot aan de site van Arcelor-Mittal. Het is nu nog te vroeg om uitspraken te doen over materieel of investeringen.

Eventueel zal de NMBS in een latere fase overleggen met De Lijn. De meeste havenbedrijven werken met

ploegensystemen, waarvoor busvervoer meer aangewezen is. De Lijn of privébusmaatschappijen zijn dus de meest aangewezen partners.

Indien nodig zal de NMBS in een later stadium overleggen met de NMBS. Busvervoer is meer aangewezen omdat de havenondernemingen ploegenarbeid toepassen. Voorrang kan dan ook best gegeven worden aan De Lijn of privéondernemingen die busvervoer verzorgen.

02.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik hoop dat er een oplossing komt voor de mobiliteitsproblemen, of dat nu in samenwerking met de NMBS of met De Lijn is.

02.05 Jenne De Potter (CD&V - N-VA) : We zullen de voortgang van dat dossier van nabij blijven volgen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5845 van de heer Flahaux werd ingetrokken.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer **Jacques Otlet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de parkings voor pendelaars in de stations van Eigenbrakel en Ottignies" (nr. 4857)

- mevrouw **Brigitte Wiaux** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de parking voor pendelaars in het station van Eigenbrakel" (nr. 5454)

03.01 Jacques Otlet (MR): De parkings aan het station van Eigenbrakel staan overvol. Aan het station van Ottignies zijn de 430 plaatsen die recentelijk werden aangelegd nu al ontoereikend. Gelukkig kunnen de mensen er hun auto kwijt op twee parkeerterreinen die door de stad gratis ter beschikking worden gesteld. Er zijn weliswaar nog plannen in dat verband in Ottignies en Louvain-la-Neuve, maar niet op korte termijn.

Welke initiatieven plant de NMBS om in de buurt van die twee stations in de parkeerterreinen te voorzien die noodzakelijkerwijze met de uitbouw van het GEN gepaard moeten gaan? Ten slotte zou ik u willen vragen of het mogelijk is die overstapparkings, die integraal deel uitmaken van de studies inzake mobiliteit en duurzame ontwikkeling met betrekking tot de hoofdstad, gratis ter beschikking te stellen.

De **voorzitter**: Mevrouw Wiaux is niet aanwezig om haar vraag nr. 5454 te stellen.

03.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De NMBS-Holding is op de hoogte van de problemen van oververzadiging van de parkings aan het station van Eigenbrakel. Aangezien dat station in het stadscentrum ligt, heeft de NMBS-Holding maar een beperkte speelruimte en kan er enkel aan langetermijnoplossingen worden gedacht.

Momenteel wordt een 533 plaatsen tellend parkeergebouw met verdiepingen aangelegd ten noorden van het station van Eigenbrakel. Het zal in de loop van 2009 in gebruik worden genomen.

Uiteindelijk zullen er in Eigenbrakel 1.000 plaatsen beschikbaar zijn. Op dit ogenblik zijn dat er slechts 328.

In Ottignies legt de directie Patrimonium van de NMBS-Holding de laatste hand aan de bouw van een bovengrondse parking met 430 plaatsen. Daarnaast bestudeert TUC RAIL de bouw van een overdekte parking met 992 plaatsen. Er moet een nieuwe aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning worden ingediend voor de hogere niveaus.

De NMBS-Holding is niet van plan de parkings van de 37 stations die ze beheert, waaronder dat van Eigenbrakel, gratis te maken. Uit het proefproject omtrent gratis parkeren voor het woon-werkverkeer dat in 2005 werd georganiseerd, is gebleken dat er nog meer in parkings moet worden geïnvesteerd en dat aangepaste en gedifferentieerde tarieven vrucht dragen.

De directie Patrimonium werkt aan een nieuw beheersbeleid voor de parkings, en hanteert daarbij de volgende principes: beschikbaarheid van plaatsen voor de treinreizigers, gedifferentieerde tarieven rekening houdend met de eigenheid van het station, van de gebruiker en van de lokale markt, dekking van de operationele lasten door de ontvangsten en geen maatregelen ten nadele van het openbaar vervoer. De

beheersinstrumenten van dat nieuwe beleid worden uitgewerkt in het kader van een openbare aanbesteding. Dat nieuwe beleid zou in januari 2009 in werking moeten treden.

03.03 Jacques Otlet (MR): Wat Eigenbrakel betreft, wordt er dus een nieuwe parking met 530 plaatsen gebouwd en bestaan er plannen voor 430 extra ondergrondse parkeerplaatsen, op de plaats waar de huidige parking zich bevindt. Wanneer komen die extra plaatsen er?

Voor de 992 parkingplaatsen in Ottignies moeten de vergunningen nog worden aangevraagd. Ik dring aan op de grootste spoed, want de toestand is onhoudbaar. Als de gemeentelijke overheid ooit zou beslissen haar reglement betreffende de blauwe zone rond het station Ottignies-Louvain-la-Neuve naar de letter toe te passen, zouden de pendelaars geen andere keuze hebben dan zich met de wagen naar Brussel te begeven.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het voorstel van de gouverneur van de provincie Limburg om het HST-station in Luik de benaming 'Liège-Limbourg' te geven" (nr. 4912)

04.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): De provinciegouverneur van Limburg heeft al meermaals het idee geopperd om het hst-station in Luik de naam Liège-Limbourg te geven. Heeft hij daarover al overleg gepleegd op federaal niveau? Welke voordelen zouden de reizigers van en naar Limburg daarvan ondervinden? Welke maatregelen moeten er genomen worden om dit idee te realiseren? Is er een afstemming nodig op het Spartacusplan van de Vlaamse regering? Hoeveel zou de naamsverandering kosten? Zal dit voorstel worden uitgevoerd?

04.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De burgemeester van Maastricht onderhoudt al jaren contacten met de NMBS om zijn stad via het hogesnelheidsnet met Luik te verbinden. Sinds enkele maanden zijn er in Luik-Guillemins aansluitingen met de Thalys. Hij stelde ooit voor om het station van Luik om te dopen in Luik-Maastricht. De heer Stevaert reageerde daarop toen hij nog sp.a-voorzitter was en stelde voor om het station Luik-Limburg te noemen. Tot op vandaag zijn er echter geen officiële stappen gezet om de stationsnaam te veranderen.

Een naamsverandering zou vrijwel geen financiële gevolgen hebben. Enkel wat ingrepen in verband met bewegwijzering, verkoopsystemen, de website en de verschillende brochures zouden nodig zijn. De naamsverandering biedt geen voordelen voor de reizigers uit Limburg.

Het Spartacusplan wil de hele dienstregeling in Limburg wijzigen, zodat in Luik een aansluiting richting Duitsland verzekerd wordt, maar de haalbaarheid daarvan werd nog niet onderzocht.

04.03 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Dit antwoord is erg verhelderend en toont aan dat sommige ideeën enkel geopperd worden omwille van politiek gewin. De heer Stevaert speelde spelletjes met de bevolking. Ik dank de minister dat zij toegeeft dat een naamsverandering niets voor de reizigers in Limburg zal veranderen en dat de heer Stevaert dus gebakken lucht verkoopt. Ik zal deze boodschap aan de Limburgers overbrengen.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienst PostPunt" (nr. 4981)
- mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor 4 te Roeselaere" (nr. 5029)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande sluiting van het postkantoor van Salzinnes" (nr. 5051)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postkantoren en de PostPunten in Mechelen" (nr. 5160)

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postpunten" (nr. 5197)
- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het toekomstige PostPunt in Schepdaal (Dilbeek)" (nr. 5198)
- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "PostPunten" (nr. 5336)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toestand in het postkantoor van Aarlen" (nr. 5356)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postbezorging in Neuville" (nr. 5357)

05.01 Olivier Destrebecq (MR): In 2005 werd een deel van het kapitaal van De Post aan een buitenlandse vennootschap overgedragen. In 2007 werden er bijna 800 kantoren gesloten. Voor sommige mensen, in de eerste plaats bejaarden, zorgt dat voor problemen. In tal van handelszaken werd een PostPunt ingericht, wat op zich een goede zaak is, maar naar ik verneem zou de dienstverlening daar minder goed zijn. In de pers verklaarde een lid van het directiecomité dat 79 procent van de klanten tevreden is over de PostPunten, maar de vakbonden laten een ander geluid horen. Werd er een tevredenheidsenquête uitgevoerd ten aanzien van de handelaars en de klanten? Als zo een enquête positieve resultaten oplevert, volgens welk plan zullen die PostPunten dan verder uitgebouwd worden?

05.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik weet ongeveer wat de minister zal antwoorden, maar ik kan haar uitleg niet aanvaarden.

Na de sluiting van de postkantoren in de Naamse deelgemeenten Malonne, Flawinne en Belgrade heeft de algemene directie van De Post nu blijkbaar beslist het kantoor van Salzinne te sluiten. Hiermee wordt mijns inziens eens te meer geen goed signaal gegeven aan de burger wat het imago van de openbare postdienst betreft. Hoe groot was de omzet van het postkantoor van Salzinne de afgelopen drie jaar? Kan u bevestigen dat De Post dat kantoor wil sluiten? Is die beslissing definitief? Zal er in de buurt een PostPunt geopend worden?

05.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Onlangs vernam ik dat het postkantoor in de Nekkerspoelstraat 53 te Mechelen zal worden gesloten. De service zal grotendeels overgenomen worden door een PostPunt in een nabij gelegen krantenwinkel. Kan de minister dit bericht bevestigen?

Hoe staat het met de rentabiliteit van de vijf huidige Mechelse postkantoren? Wat zijn de verdere plannen betreffende de postkantoren in Mechelen-Centrum en de verschillende deelgemeenten?

Hoe ver staat het met de evaluatie betreffende het aanbieden van bijkomende diensten in de PostPunten en wat is de verdere planning ter zake?

05.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Bij een bezoek aan een PostPunt in Diegem kon de minister zelf vaststellen dat de klanten weliswaar tevreden zijn over de dienstverlening, maar dat ze de verschillende mogelijkheden die zo'n Postpunt biedt, nog onvoldoende kennen. Hoe zal men ervoor zorgen dat de mensen zich bewust worden van de mogelijkheden van de Postpunten?

Een jaar na de sluiting van het postkantoor in Schepdaal wachten de inwoners nog steeds op de komst van een PostPunt. Is er een oplossing op korte termijn voor Schepdaal? Voor hoeveel PostPunten zoekt men nog een uitbater?

05.05 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Van de 33 oorspronkelijke Antwerpse postkantoren blijven er nog slechts veertien over. In hun plaats komen er een aantal PostPunten. Is de inplanting van deze PostPunten reeds afgerond? Zijn ze reeds volledig operationeel? Om hoeveel PostPunten gaat het? Komt er een informatiecampaagne om de dienstverlening van deze PostPunten voor de bevolking te verduidelijken?

Op welke termijn zal deze nieuwe werkwijze geëvalueerd worden, zodat ze eventueel bijgestuurd en/of uitgebreid kan worden?

05.06 André Perpète (PS): Het aantal postkantoren per inwoner in België is een van de laagste in Europa. Toch gaat ons overheidsbedrijf door met zijn sluitingsprogramma. In de provincie Luxemburg zijn er herstructureringen aan de gang. De Postdirectie blijft stellen dat de klanten heel tevreden zijn. Jammer genoeg ziet de realiteit er vaak heel anders uit voor de burger. De wachttijd aan de loketten wordt steeds langer. Er ontstaan incoherente situaties zoals in Attert waar een postkantoor geopend werd, maar waar geen aangetekende zendingen kunnen worden afgehaald. De opleiding van de personen die PostPunten beheren, laat nog te wensen over. Is De Post van plan maatregelen te nemen om het beheerscontract te doen naleven, de files in te korten en om de bevolking eindelijk weer een kwaliteitsdienst te kunnen aanbieden? Denkt u niet dat De Post op bepaalde plaatsen opnieuw kantoren zou moeten openen?

Hoe is het ten slotte gesteld met de toegankelijkheid voor mindervaliden? Het enige postkantoor van Aarlen beschikt niet over voorzieningen voor gehandicapten.

Vindt u niet dat de managers van De Post beoordeeld zouden moeten worden in functie van de klanttevredenheid en klantgerichte doelstellingen?

Daarnaast wil de postbestelling in een aantal kantoren, zoals dat van Neuville, al eens in het honderd lopen. Soms ontvangen de inwoners gedurende meer dan vijf dagen geen post. Is De Post daarvan op de hoogte? Welke oplossing stelt ze voor? Denkt u niet dat er bijkomend personeel in dienst moet worden genomen? Wat heeft De Post met betrekking tot het kantoor van Vielsalm beslist?

05.07 Minister Inge Vervotte (Frans): Er werden en worden tevredenheidsenquêtes gehouden bij de uitbaters van de PostPunten en de klanten. Tijdens de testfase die van 2004 tot 2006 liep, werd het concept via tevredenheidsmetingen verder bijgeschaafd, waarna het geleidelijk in praktijk werd gebracht.

In februari 2008 was 79 procent van de klanten tevreden over de dienstverlening van hun PostPunt. De Post stuurt nog voortdurend bij, teneinde de dienstverlening verder te verbeteren. Zo zullen er bijvoorbeeld nog vóór juli bussen geplaatst worden waarin overschrijvingen kunnen worden gedeponneerd. Men onderzoekt momenteel welke nieuwe diensten er nog ingevoerd kunnen worden.

In de komende maanden zal De Post haar omvormingsproces voortzetten. Bedoeling is om tegen medio 2009 een netwerk van 650 kantoren en 650 PostPunten tot stand te brengen. De geplande sluiting van het kantoor van Salzinne past in deze context. Voor de sluiting haar beslag krijgt, zal er echter op een nog nader te bepalen datum een PostPunt worden geopend.

(Nederlands) In Mechelen sluit het kantoor in de Nekkerspoelstraat op 26 mei 2008. Na de reorganisatie zal het postnetwerk in Mechelen uit twee kantoren en minimaal vijf PostPunten bestaan. Het netwerk van kantoren is verlieslatend. Rentabiliteitscijfers per kantoor zijn niet relevant en worden om commerciële redenen niet meegedeeld.

Er worden lokale campagnes georganiseerd, onder meer via huis-aan-huisfolders om de bevolking te informeren over diensten van de PostPunten. De Post plant ook nog specifieke nationale en lokale campagnes en kijkt daarvoor momenteel de mogelijkheden.

De situatie van Schepdaal is uniek in de reorganisatie van De Post. De zoektocht naar een uitbater van een PostPunt moet via een openbare aanbesteding gebeuren. De Post doet er alles aan om een PostPunt te kunnen openen.

Momenteel zijn er in Antwerpen 28 kantoren en 17 operationele PostPunten. Het doel is een netwerk van 14 kantoren en 26 PostPunten.

(Frans) In deze tijd van veranderingen maken bepaalde kantoren een moeilijk aanpassingsproces door, ondanks de voortdurende bekommernis om de kwaliteitsbewaking. Het ticketsysteem waar u over spreekt, strekt er overigens toe de wachttijden te beperken en heeft dus niet tot doel geschillen te vermijden.

De omvorming van De Post is van vitaal belang voor het voortbestaan van het bedrijf. Die operatie niet

doorzetten zou onrechtvaardig zijn ten opzichte van de gemeenten die al veranderingen ondergaan hebben. De densiteit van het net verandert niet en De Post zal inspanningen doen om de door de PostPunten aangeboden diensten bij het grote publiek bekend te maken.

In Aarlen ligt de toegankelijkheid van het kantoor voor personen met beperkte mobiliteit ter studie.

Klantentevredenheid is een belangrijk element in de evaluatie van de beleidsmensen van De Post, net zoals de rendabiliteit van de dienst absoluut noodzakelijk is voor het voortbestaan van het bedrijf.

In Neuville werd in de maand maart de brievenpost twee dagen na elkaar niet uitgereikt na de onverwachte afwezigheid van verscheidene personeelsleden. Aangezien het beheer van het kantoor van Vielsalm over het algemeen bevredigend was, werd naar aanleiding van dit incident geen enkele maatregel overwogen.

05.08 Olivier Destrebecq (MR): Ik dank u voor dit geruststellend antwoord.

05.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Velen onder ons, ook bij de meerderheid en de vorige meerderheid betreuren de evolutie bij De Post. Voor een overheidsdienst zijn er grenzen aan de rendabiliteit. Zo kan de aanwezigheid van een postkantoor bijdragen tot het voortbestaan van bedrijven in landelijke gebieden.

Ik aanvaard evenmin het argument dat men niet op een beslissing kan terugkomen omdat de omvorming werd ingezet.

05.10 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Hoeveel van de vijf geplande PostPunten zijn er al operationeel in Mechelen?

05.11 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Er zijn nu al vijf PostPunten operationeel.

05.12 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Dit antwoord geeft mij een positief gevoel over de PostPunten.

De situatie in Schepdaal is mij nog niet helemaal duidelijk. Begrijp ik dat we moeten wachten op een openbare aanbesteding?

De lokale overheden kunnen en moeten een actievere rol spelen bij het verspreiden van informatie over de postpunten. Ik engageer mij daar alvast voor.

05.13 André Perpète (PS): Er moet een mobiel team kunnen worden ingeschakeld in geval van onvoorziene afwezigheden.

Wat de situatie in Aarlen betreft, vind ik het schandalig dat De Post een kantoor dat toegankelijk is voor personen met een handicap sluit, en pas daarna gaat bestuderen hoe die mensen opnieuw toegang kunnen krijgen tot de postdiensten.

Om ten slotte te voorkomen dat de wachttijden steeds langer worden, moet men ervoor zorgen dat een vermindering van het aantal kantoren niet gelijkstaat met een vermindering van het aantal loketten.

05.14 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De teneur over de PostPunten is hier bij sommigen erg negatief. Ik wil benadrukken dat het systeem van PostPunten ook positieve kanten heeft en beantwoordt aan reële vragen van de klanten.

De toegankelijkheid voor personen met een handicap is cruciaal, maar laten we niet vergeten dat de huidige postkantoren ook lang niet allemaal toegankelijk zijn. Al die postkantoren, waarvan sommige zelfs niet meer aan de huidige veiligheidsnormen voldoen, moderniseren, is ook niet niks. Het toegankelijkheidsprobleem wordt besproken met De Post. Laat het duidelijk zijn dat dit voor mij zeer belangrijk is.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het incident met de Eurocity Brussel-Zurich" (nr. 5109)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een incident op een Eurocitytrein op de lijn Brussel-Zürich" (nr. 5171)

06.01 Jean-Luc Crucke (MR): Op 5 mei 2008 is de laatste wagon van de Eurocity Brussel-Zurich losgekomen van het treinstel. De reizigers zouden de veiligheidsvoorschriften niet gerespecteerd hebben maar niemand raakte gewond bij het incident.

Beschikt u over statistieken over dit soort incidenten? Welke richtlijnen hebben de reizigers ontvangen? Wat is de oorzaak van het ongeval? Was er helemaal geen gevaar zoals de NMBS laat doorschemeren? Welke maatregelen dienen te worden genomen of aanbevolen om te voorkomen dat een dergelijke gebeurtenis zich opnieuw voordoet?

06.02 André Perpète (PS): Op 5 mei deed zich een incident voor op de lijn Brussel-Zurich, ter hoogte van Marche-en-Famenne : de laatste wagon kwam los van de trein. Een alarmsysteem trad in werking, de bestuurder is achteruit gereden, de wagon werd opnieuw vastgemaakt en de trein zette zijn reis verder.

Wat is de oorzaak van dit incident? Ligt het aan de ouderdom van het materiaal? Gaat het om een mechanisch defect, een menselijke fout? Ook al stelt de NMBS dat een ongeval met een ander treinstel onmogelijk was, ik wil weten welke maatregelen in zo'n geval worden genomen om de veiligheid van de reizigers aan boord van de trein in kwestie en de andere treinen op die lijn te verzekeren?

06.03 Minister Inge Vervotte (Frans): Het handboek van de treinbegeleider beschrijft welke maatregelen het personeel in dergelijke gevallen dient te treffen. De bestuurder heeft de aanpalende sporen overeenkomstig de vastgelegde procedure beveiligd en de reizigers werden verwittigd. Het gevaar dat reizigers de stilstaande rijtuigen verlaten, kan niet volledig worden uitgesloten, omdat de deuren automatisch ontgrendeld worden, zodra de trein niet meer sneller dan 5 km/u rijdt.

Om 9.14 uur stelde de bestuurder van trein E91 in de buurt van Marche-en-Famenne vast dat de automatische remleiding was leeggelopen, doordat het eerste treinrijtuig was losgekomen van het tweede. De oorzaak van het incident moet nog worden vastgesteld. Er zijn voorzieningen om ongevallen te voorkomen. Wanneer er rijtuigen loskomen, zorgt het remsysteem ervoor dat de twee delen van de trein automatisch tot stilstand komen, en kan er geen andere trein meer rijden op het baanvak waarop die twee treindelen staan.

Dergelijke incidenten zijn hoogst uitzonderlijk.

06.04 Jean-Luc Crucke (MR): Dat incident lijkt zo uit een scenario van een spannende western gegrepen!

Visuele informatie zou nuttig kunnen zijn. Binnen welke termijn moet het onderzoek dat momenteel gevoerd wordt, afgerond worden.

06.05 André Perpète (PS): Ik zou blij zijn als ik de bevestiging zou krijgen dat accidentele ontkoppelingen uitzonderlijk zijn bij de NMBS.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de invoering van een minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 5125)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe staking bij de NMBS in de stations Charleroi, Chatelet en Walcourt" (nr. 5165)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde mislukking van het voorgesteld sociaal akkoord" (nr. 5176)
- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de niet-aangekondigde staking van de treinbestuurders van de stelplaats Charleroi" (nr. 5185)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verwerpen van het ontwerp van sociaal akkoord door de vakbonden bij de NMBS" (nr. 5204)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het sociaal overleg bij de NMBS" (nr. 5252)
- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 60)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de 24 urenstaking bij het Belgische spoor en de sociale onrust bij de NMBS" (nr. 5530)

07.01 Jean-Luc Crucke (MR): Mijn vraag betreft de invoering van een minimale dienstverlening bij de NMBS, naar aanleiding van twee soorten stakingen: wilde stakingen enerzijds en de algemene staking die onlangs plaatsvond anderzijds.

Eén stakingsdag kost zo'n veertig miljoen euro. Dat is veel te veel, en bovendien kan ik niet aanvaarden dat enkele duizenden mensen een miljoen anderen gijzelen.

De kwestie van de stakingen bij overheidsdiensten komt aan bod in het regeerakkoord. Het principe is dat het om een openbaar vervoermiddel gaat dat met overheidsgeld wordt gefinancierd. Bovendien geldt er een monopolie voor het gebruik van het spoorweginet.

In januari hebt u me gezegd dat u in het kader van het sociaal overleg zou nagaan in hoeverre er aan het regeerakkoord tegemoet kan worden gekomen. Als er geen sociaal akkoord uit de bus komt, moet de wetgever zijn verantwoordelijkheid opnemen. Hoever staat u in dit dossier?

Ik sta erop dat de geplande hoorzitting in de commissie met de personen die betrokken zijn bij dit dossier, doorgaat.

Mag men ervan uitgaan dat er soms misbruik wordt gemaakt van het stakingsrecht? Als dat zo is, moet er worden uitgemaakt wie daarin verantwoordelijkheid draagt.

Er bestaat een informatieplicht jegens de reiziger. Zowel in Charleroi als in Oostende werden de NMBS-klanten niet tijdig geïnformeerd.

Ik zou ook willen dat er volgens een procedure op tegenspraak wordt getracht een objectief beeld te krijgen van het aantal personen dat nodig is om een bepaald aantal treinen gedurende een uur te laten rijden. U zegt dat de minimumdienstverlening geen haalbare kaart is in België. Waarom is dat elders dan wel mogelijk?

07.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik mag dan al bepaalde bekommernissen van de heer Crucke delen, daarom sta ik nog niet achter de oplossingen die hij aanreikt.

Er is een vertrouwenscrisis ontstaan, in het bedrijf zelf en tussen het bedrijf en de treinreizigers.

Kan u uitleg geven over de oorzaken van die spontane staking van 7 mei? Heeft u hierover contact opgenomen met de vakbonden? Waarover ging de onenigheid met betrekking tot de stakingsaanzegging? Wat heeft de NMBS-directie voorgesteld om te trachten tot een akkoord te komen? Heeft u zich met de besprekingen bemoeid of is u afzijdig gebleven, en waarom heeft u dat gedaan?

Daags voor de aangekondigde stakingsdag was het treinverkeer op de lijnen Brussel-Bergen-Quévy en Brussel-Doornik al verstoord. Kan u ons hierover meer informatie verstrekken? Wat heeft u ondernomen om de staking te voorkomen?

Ook na de staking heeft het nog een hele tijd geduurd vooraleer het treinverkeer opnieuw normaal verliep. Men zou erop moeten toezien dat de stakingsaanzeggingen worden nageleefd.

Wie is er verantwoordelijk voor die staking: de vakbonden met hun onverzettelijke houding of het management met zijn ongelukkige personeelsbeleid? Hoe zal u de sociale dialoog in de onderneming en het

vertrouwen van de reizigers in de NMBS herstellen?

07.03 Camille Dieu (PS): Ik had twee vragen ingediend in dit verband. Sindsdien is er de staking geweest tegen de door de directie gevraagde, aanzienlijk hogere flexibiliteit, en om de geringe verhoging van de diverse premies en de onbeduidende vooruitgang op het stuk van loopbaanopbouw aan te klagen.

De nationale staking is volgens de regels verlopen. De directie had zelf erkend dat de situatie muurvast zat. Het komt er nu op aan de sociale dialoog opnieuw op gang te trekken, veeleer dan niets opleverende ideeën te lanceren.

Heeft u contact opgenomen met de NMBS, de sociale partners en de vakbonden?

In vergelijking met andere landen is de Belgische situatie specifiek want wij hebben een sterk ontwikkeld model van sociaal overleg. De syndicalisatiegraad in België ligt dusdanig hoog dat men zou moeten spreken van opvoeding, veeleer dan minimumdienst. Een dergelijke dienst is bij ons niet haalbaar.

07.04 David Lavaux (cdH): Op 7 mei vond er een staking plaats waardoor het treinverkeer vanuit het station van Charleroi in de war werd gestuurd. Vooral de verbinding Charleroi-Erquennes werd daardoor getroffen.

Het lijkt de verkeerde weg op te gaan met de onderhandelingen en de afwijzing van het ontwerp van sociaal akkoord zou op korte termijn nog meer hinder kunnen veroorzaken.

Welke maatregelen zal u nemen om het probleem van de niet-aangekondigde werkonderbrekingen te regelen?

Welke middelen zal u aanwenden om de reizigers die het slachtoffer waren van die staking te vergoeden?

07.05 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Het debat over de minimale dienstverlening bij de NMBS is langzaam maar zeker geworden tot een welles-nietesspelletje, onder meer tussen de regeringsleden Vervotte en Van Quickenborne. Ik daag de voorstanders van het principe uit om eens klaar en duidelijk uiteen te zetten hoe ze zo een dienstverlening in de praktijk willen organiseren. Ik verwacht bovendien een Nobelprijs voor Economie voor minister Van Quickenborne die er nog tijdens de staking zelf in slaagde de volledige kostprijs ervan te berekenen.

Over welke hinderpaal is het sociaal overleg bij de NMBS nu eigenlijk gestruikeld? Ziet de minister mogelijkheden om alsnog het overleg nieuw leven in te blazen en het met succes af te ronden?

07.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Meent de minister dat de deadline van 21 september inzake het overleg over de continuïteit van de dienstverlening bij de NMBS gehaald zal worden? Wat verstaat men nu eigenlijk onder die term? De definitie van de minister lijkt me niet hetzelfde als minimale dienstverlening.

Alleen de liberalen zijn gewonnen voor de minimale dienstverlening. Volgens mijn partij moet een dergelijke dienstverlening wel degelijk mogelijk zijn. In de ons omringende landen wordt dat trouwens bewezen. De werkende Vlaming mag niet om de haverklap slachtoffer worden van de zoveelste vakbondsactie bij de NMBS. Wij viseren echter niet de gewone werknemer bij de NMBS, die zijn job in vaak aartsmoeilijke omstandigheden moet uitvoeren. Wij wijzen wel de vakbondsbonzen en de politiek benoemde NMBS-top met de vinger. Die laatste slaagt er maar niet in de vele miljoenen die ze van de overheid ontvangt, succesvol te besteden. Van een beperking van het stakingsrecht mag er geen sprake zijn, maar stakers mogen niet verhinderen dat de werkende Vlaming zich naar zijn werkplek begeeft.

Wat zijn de voorlopige resultaten van het overleg over de continuïteit van de dienstverlening? Wat is het standpunt van de regering inzake de minimale dienstverlening?

07.07 Minister Inge Vervotte (Frans): Het voorkomen van spontane acties is voor mij een topprioriteit. Aangekondigde stakingsacties moeten ook voorkomen worden, maar reizigers kunnen in dat geval ten minste wel hun voorzorgen nemen.

Dat dossier zal behandeld worden in de regering en in samenspraak met de sociale partners. Via het sociaal overleg moet men spontane werkonderbrekingen kunnen verhoeden.

In theorie zou de invoering van een minimale dienstverlening ideaal zijn, maar dit zou moeilijk in praktijk te brengen zijn, wil men de veiligheid van de reizigers en het personeel garanderen.

De mogelijkheid zal bestudeerd worden op grond van objectieve en becijferde gegevens. Zo wil ik via het sociaal overleg nog voor het einde van de zomer tot een akkoord komen, om de continuïteit van de openbare dienstverlening te verzekeren.

(Nederlands) Bij het debat over de minimale dienstverlening mag men niet klakkeloos de situatie in de andere landen met die in ons land vergelijken. Men mag alleen maar vergelijken op basis van objectieve criteria, hard cijfermateriaal en specifieke infrastructuurproblemen. In Frankrijk werd dit ingevoerd na samenspraak met de vakbonden. Bij onze zuiderburen is echter slechts 30 procent van het spoorwegpersoneel aangesloten bij de vakbond, bij ons is dat 80 procent. Ook in Nederland is er een verschil tussen de perceptie en de werkelijkheid: er bestaat een zogenaamde zorggarantie, waarbij een boete moet worden betaald als die garantie niet wordt gehaald. Die boete is echter tot dusver nog nooit geïnd.

Ik betreur de actie van 7 mei. Ik kan erin komen dat werknemers niet akkoord gaan met de voorstellen die bij sociaal overleg op tafel komen, maar er moet altijd eerst een stakingaanzegging gebeuren. Indien het overleg dan niets opbrengt, kan er tot staken worden overgegaan. Overgaan tot een spontane staking, zonder dat er sprake is van uitzonderlijke omstandigheden, acht ik geen verantwoorde beslissing.

(Frans) Het voorstel van de NMBS Groep houdt rekening met de door de directie vooropgestelde budgettaire enveloppe.

In het ontwerp van akkoord staan ook punten zoals beperkingen bij het nemen van compensatieverlof voor medewerkers in het variabele arbeidstelsel of de mogelijkheid een aantal vrije dagen te gebruiken voor collectief verlof. De NMBS Groep acht deze aanpassingen noodzakelijk om beter op de behoeften van de klanten in te kunnen spelen.

Het overleg is nog altijd bezig: de meest recente vergadering vond plaats op 21 mei. Er werd alsnog geen akkoord bereikt.

07.08 Jean-Luc Crucke (MR): Men heeft het gehad over emotionele stakingen om druk op het gerecht uit te oefenen. Ik hoop dat zulks niet bij de NMBS zal gebeuren.

Mevrouw de minister, ik ben tevreden met uw antwoord. Een door de burger gefinancierde openbare dienst heeft een bevoorrecht statuut dankzij het monopolie waarover hij beschikt en heeft ook een strategische rol in het land, namelijk het vervoer van personen. In tegenstelling tot wat de heer Geerts zei, moet men er weliswaar alles aan doen om ervoor te zorgen dat er een sociaal akkoord kan worden bereikt, maar op een bepaald ogenblik dient men toch duidelijk maken dat de speeltijd voorbij is!

Het dossier werd vijf maanden geleden al aangekaart. Indien er binnenkort geen sociaal akkoord kan worden bereikt, zal de overheid haar verantwoordelijkheid moeten nemen. Er kan gedacht worden aan een eenvoudige regeling waarbij wordt bepaald welke lijnen prioritair zijn en welke dienstregeling daar van toepassing is.

07.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Uit de betogen van mijn collega's, het aantal gestelde vragen en het onbehagen bij de treingebruikers blijkt dat het sein op rood staat. Wij hebben het gehad over een staking met aanzegging en onderhandelingen die nog worden voortgezet, over een spontane of emotionele staking.

Ik heb echter niets gehoord over uw voornemen om u in het veld te begeven en de kwestie mee te helpen

oplossen. U lijkt nog steeds vertrouwen te hebben in de NMBS-top. Het vertrouwen van het personeel in de directie heeft echter een flinke deuk gekregen. Er moet dan ook een oplossing worden aangedragen, gelet op de mobiliteits- en milieueisen, in het kader waarvan de trein een onontbeerlijke factor is.

Als men wil voorkomen dat de malaise blijft duren en dat het tot een echte vertrouwensbreuk komt tussen de NMBS en haar klanten, moet men de toestand normaliseren.

07.10 Camille Dieu (PS): Men mag de situatie bij de NMBS niet verwarren met die bij de TEC in Charleroi.

Als een staking wordt aangekondigd en er een wettelijke stakingsaanzegging wordt ingediend, kunnen de werknemers een regeling treffen. Sommigen hebben voor thuiswerk gekozen, anderen hebben een dag verlof genomen. In andere overheidsdiensten zijn er soms ook werknemers afwezig. Wanneer een staking aangekondigd werd, kan er altijd een oplossing worden gevonden.

Ik wil wel een vergelijking trekken met andere landen, maar men mag geen appels met peren vergelijken. Men moet rekening houden met de verschillende syndicalisatiegraad en met het uiterst dichte spoorwegnet in België, wat de complexiteit van de toestand verklaart.

Tijdens de vorige legislatuur hebben we dit soort discussies al gevoerd. Toen ging het vooral over de veiligheid. Als men tijdens de piekuren slechts twee treinen inlegt, dan kan u zich wel indenken wat voor een gedrang dat meebrengt. Wie dat risico wenst te nemen, moet zijn gang maar gaan!

Ik hoop dat men uit die impasse kan geraken, want als de onderhandelingen blijven aanslepen, betekent dit dat er een ernstig probleem is! De werkgever moet onderzoeken hoe hij aan de eisen van zijn werknemers kan tegemoetkomen. De NMBS is een goed draaiende onderneming; er heerst een goede bedrijfscultuur. Laten we dat vooral zo houden!

Persoonlijk vind ik het een goede zaak dat u ook voor Infrastructuur bevoegd is.

07.11 David Lavaux (cdH): Uw antwoord stelt me tevreden, omdat u het sociaal overleg centraal stelt en een duidelijk onderscheid maakt tussen wilde en aangekondigde stakingen.

De discussies over de minimale dienstverlening komen erg ongelegen: men legt momenteel de laatste hand aan het beheerscontract van de NMBS, en de TEC en de NMBS hebben af te rekenen met spontane "emotionele" stakingen. Ik verzoek mijn collega's zich niet te laten meeslepen door de recente gebeurtenissen. Alleen zo kan er grondig en objectief over de minimale dienstverlening worden nagedacht.

07.12 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Prioritaire lijnen zijn een subjectief gegeven en het zal dus moeilijk zijn om te bepalen welke lijnen prioritair zijn. De minister belooft om tegen het einde van de zomer een stand van zaken in deze commissie te geven. Laten we hopen dat het voor de NMBS geen hete zomer wordt.

07.13 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De minister goochelt met dubbelzinnige begrippen zoals 'continuïteit van de dienstverlening' en 'minimumdienstverlening'. De Kamer moet meer duidelijkheid krijgen. Het Vlaams Belang is voorstander van een minimumdienstverlening bij stakingen. Ik heb een motie ingediend waarin wij de regering verzoeken om het overleg te organiseren over een minimale dienstverlening. Ik heb dat letterlijk uit het regeerakkoord overgenomen en enkel 'continuïteit van de dienstverlening' vervangen door 'minimumdienstverlening'. De plenaire vergadering zal zich hier binnenkort over kunnen uitspreken.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jan Mortelmans

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

verzoekt deze laatste met alle betrokkenen het overleg voort te zetten voor het organiseren van een minimale dienstverlening. Dit overleg moet worden afgerond voor het einde van de zomer."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Camille Dieu en door de heren François Bellot, Jef Van den Bergh, David Lavaux en Ludo Van Campenhout.

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

08 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het station Luchtbal" (nr. 5127)

08.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld): In de bouwvergunning van de hsl tussen Antwerpen, Amsterdam en Keulen werd de uitbouw van het station Antwerpen-Luchtbal en omgeving tot een volwaardig knooppunt van het openbaar vervoer als voorwaarde opgelegd. Wat is de stand van zaken? Welke timing heeft de NMBS daarvoor uitgetrokken?

08.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): De ontwikkeling van de omgeving van het station Antwerpen-Luchtbal hangt af van een stedenbouwkundige studie van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Er wordt daarin veel aandacht besteed aan de ontsluiting met het openbaar vervoer. De NMBS investeerde al in de vernieuwing van het station. De verdere ontwikkeling van de omgeving hangt af van een aantal concrete beslissingen van de stad Antwerpen en De Lijn. De NMBS-Holding streeft er zoals altijd naar om samen met de partners te werken met een duidelijk masterplan.

De NMBS wenst het station Antwerpen-Luchtbal stapsgewijs uit te bouwen tot een voorstadsstation. Op dit moment stopt er enkel de L-trein tussen Antwerpen en Roosendaal. Als het station-Noorderkempem in gebruik genomen wordt, zal ook de nieuwe treinverbinding er halt houden. Eventueel zal ook een bijkomende stoptrein tussen Antwerpen en Roosendaal er in de toekomst halt houden.

08.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Kan de minister een timing geven?

08.04 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): De NMBS wacht op een aantal beslissingen van De Lijn en de stad Antwerpen vooraleer zelf een beslissing te nemen over bijkomende investeringen. Voorlopig kan ik dus nog geen timing geven.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van spoorlijn 86bis" (nr. 5129)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van lijn 86 bis" (nr. 5366)

09.01 Jean-Luc Crucke (MR): Om momenteel het traject Leuze-Ronse met de trein af te leggen, heeft men twee uur nodig, met de wagen een kwartier. Er is dan ook geen rechtstreekse lijn tussen die twee steden aan weerskanten van de taalgrens.

Ik hoef niet nog eens uit te leggen wat men qua tewerkstelling en communicatie tussen het noorden en het zuiden van het land op touw zet. Een aantal mandatarissen, onder wie de burgemeester van Ronse, denken er dan ook aan de spoorlijn 86bis, die nog niet ontmanteld is, te heropenen.

Wat denkt u van dit initiatief dat uit de politieke en sociaal-economische kringen van die streek komt? Bent u van plan een technische haalbaarheidsstudie over de heropening van de lijn te laten uitvoeren? Zo ja, welke zijn de voordelen en de nadelen? Dit dossier kan enkel tot een geslaagd resultaat leiden als u er de drijvende kracht van bent.

09.02 Minister Inge Vervotte (*Nederlands*): Een studie zal moeten bepalen op welke termijn lijn 86 tussen

Ronse en Leuze weer operationeel zou kunnen worden en wat deze werken zouden kosten. Door de slechte staat van de infrastructuur kan dit verschillende jaren in beslag nemen.

(Frans) De beslissing de lijn opnieuw te openen kan slechts worden genomen aan de hand van een kosten-baten analyse. De wens van de NMBS operator om een nieuw vervoeraanbod aan te reiken zal ook van doorslaggevend belang zijn.

(Nederlands) Zowel de sociaaleconomische als de ecologische voordelen van een nieuwe treindienst worden grotendeels bepaald door het aantal reizigers dat er gebruik van maakt.

(Frans) Op dit ogenblik vormt de heropening van oude spoorlijnen geen prioriteit voor de NMBS, die zich toelegt op een kwaliteitsverbetering van het aanbod op de bestaande lijnen en het verhogen van de extra capaciteit op de lijnen met een groot potentieel.

(Nederlands) In het nieuwe ontwerp van beheerscontract is opgenomen dat de NMBS tegen 2011 zal onderzoeken waar er potentieel is voor het inleggen van extra treinen. Hierbij zal er bijzondere aandacht gaan naar die regio's waar het aanbod beperkt is.

Er zijn nog geen contacten geweest tussen Infrabel of de NMBS en de lokale besturen.

De voorbije 25 jaar zijn er geen heropeningen van lijnen geweest, maar werden sommige diensten wel hervat op bestaande lijnen.

09.03 Jean-Luc Crucke (MR): De minister lijkt dus in dit verband geen precies verzoek van de openbare besturen en gemeentebesturen te hebben ontvangen. Ik vraag de autoriteiten dan ook in die zin te handelen. Tevens vraag ik om bijzondere aandacht zodat dit dossier op een meer praktische en precieze manier wordt bestudeerd.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toestand in het station van Thuin" (nr. 5132)

10.01 David Lavaux (cdH): In oktober 2005 ondertekenden de NMBS-Holding en de stad Thuin een overeenkomst met betrekking tot de bouw van een polyvalente dienstenruimte. Thuin verbond er zich toe de gebouwen voor het reizigersonthaal goed te onderhouden en alle nodige herstellingen op eigen kosten te laten uitvoeren. In februari 2007 schreef de stad Thuin het gebrek aan initiatief toe aan het immobilisme van de NMBS, waarvan ze een erfpachtvoorstel verwachtte. Alles werd een jaar gelegen geregeld, maar de situatie is niet veranderd.

Is de stad Thuin nog altijd van plan om de renovatiewerken uit te voeren? Dient zij te wachten op de schriftelijke instemming van de NMBS? Zo niet, denkt de NMBS-Holding eraan de overeenkomst op te zeggen en de werken te laten uitvoeren of dat gebouw te slopen? Zal Thuin een vergoeding moeten betalen omdat de stad geen enkele van haar verplichtingen is nagekomen?

10.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De stad Thuin heeft de mogelijkheid om de renovatiewerken aan het gebouw aan te vatten, onder voorbehoud van de voorafgaande instemming van de NMBS-Holding in het kader van de erfpacht. Tot dusver heeft de stad nog geen ontwerp ingediend. Voorts is de opzegging van de erfpacht niet aan de orde. Het gebouw verkeert niet in een dusdanig slechte staat dat er onmiddellijk werken moeten worden uitgevoerd.

10.03 David Lavaux (cdH): Ik hoop dat de stad Thuin eindelijk de nodige werken zal laten uitvoeren, want die zijn belangrijk om de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers te verbeteren.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toepassing van de gunsttarieven voor grensoverschrijdende treinreizen" (nr. 5136)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het grensoverschrijdend reizigersvervoer" (nr. 5293)

11.01 Kattrin Jadin (MR): De NMBS heeft de stopplaats te Hergenrath opnieuw in gebruik genomen. Naar verluidt zou het personeel van de NMBS de geldende gunsttarieven echter niet kunnen toepassen. Dat euvel moet dus verholpen worden, temeer daar het enkel om een inputprobleem zou gaan bij de computersystemen van de NMBS. Hoe kan dat probleem worden opgelost?

11.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Artikel 31 van het lopende beheerscontract tussen de staat en de NMBS legt vast welke bedieningen over de grens met binnenlandse treinen gerealiseerd moeten worden. Het artikel stelt ook mogelijke verbeteringen in het vooruitzicht betreffende het aanbod van dit soort verbindingen.

Zijn er in het kader van deze bepalingen al zaken gerealiseerd? Wat zijn hiervan de financiële gevolgen voor de NMBS? Is er een groot verschil tussen de vergoeding die de NMBS aan de buitenlandse infrastructuurbeheerders betaalt en de gangbare vergoeding van Infrabel? Is er een verschil in tarief tussen een heen- en een terugreis op zo'n traject? Hoe worden die verschillen verantwoord? Zal dit grensoverschrijdende verkeer ook deel uitmaken van de nieuwe beheerscontracten en zou dit dan kunnen leiden tot de toevoeging van nieuwe stations of spoorassen?

11.03 Minister Inge Vervotte : (Frans) Alle verkopers werden via de gebruikelijke wegen bij de NMBS op de hoogte gebracht van het bestaan van dit tarief. Er is inzake de verdeling geen enkel probleem gerezen. Het bestaan van dit tarief dat voor de klanten bijzonder interessant is, zal binnenkort aan de hand van een gerichte informatie nog eens aan de betrokken personeelsleden worden herinnerd.

(Nederlands) In het kader van artikel 31 van de huidige beheerscontract werd de heropening van de lijn Virton – Rodange – Athus – Arlon gerealiseerd, evenals de weekendverbinding tussen Lille en Oostende en de nieuwe IC-verbinding Maastricht – Liège – Brussel. Deze verbindingen zijn niet kostendekkend.

Aangezien de infrastructuurvergoeding in de buurlanden ook voor deze lijnen betaald wordt door de nationale operator van deze buurlanden, kent de NMBS de exacte tarieven niet.

Het tarief tussen het laatste Belgische station en het eerste buitenlandse station is een samenstelling van het NMBS-tarief en het tarief van het vreemde net. Hierdoor is er geen verschil in prijs tussen een heen- en een terugreis.

In het nieuwe beheerscontract is dit grensoverschrijdende verkeer opnieuw opgenomen voor de reeds bestaande lijnen. Nieuwe verbindingen zullen enkel mogelijk zijn na een grondige studie.

11.04 Kattrin Jadin (MR): Ik hoopte al dat u dit zou antwoorden. Zoals u zegt, zou het spoorwegpersoneel meer op het bestaan van die tarieven moeten gewezen worden.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik ben blij met deze goede vooruitzichten. Ik hoor dat deze grensoverschrijdende verbindingen relatief duur zouden zijn. Hierdoor zou een groot deel van de potentiële klanten toch de wagen verkiezen om deze verbindingen te maken.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hinderlijke aanwezigheid van de ambulante handel in de gangen van het Centraal Station en de potentiële gevaren" (nr. 5154)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De venters die in de gangen van het Brusselse Centraal Station hun handeltje drijven, belemmeren er de doorgang, wat in het geval van brand voor gevaarlijke toestanden kan zorgen. Wordt de brandweer om advies gevraagd? Zo ja, hoe luidt dat? Betalen die venters retributies? Aan wie?

12.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Die gang is de gemeenschappelijke eigendom van de NMBS-Holding, de stad Brussel en de MIVB. Volgens een overeenkomst is de stad Brussel verantwoordelijk voor het beheer,

het onderhoud en de brandpreventie met betrekking tot die gang. Venters moeten de stad een toelating vragen om er hun handelsactiviteit te kunnen uitoefenen.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Aangezien die gang hoofdzakelijk door klanten van de NMBS wordt gebruikt, zou uw departement die kwestie bij de stad Brussel moeten aankaarten. We moeten voorkomen dat de eigenaars bij een ongeval de verantwoordelijkheid op elkaar zouden afschuiven.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de moeilijkheden in de Britse postsector en wat eruit te leren vóór de volledige liberalisering van de postsector in België" (nr. 5166)

13.01 Camille Dieu (PS): Uit een in Groot-Brittannië uitgevoerd onafhankelijk onderzoek blijkt wat de concrete en meetbare gevolgen zijn van een te snelle en te agressieve liberalisering van de postsector. Het onderzoeksrapport onderstreept dat alleen de grote bedrijven enig voordeel haalden uit die vrijmaking, terwijl de burgers en de kmo's daar helemaal geen baat bij hadden. Daarenboven zou een opengestelde markt de universele dienstverlening teniet kunnen doen.

Adam Crozier, CEO van de *Royal Mail*, hekelt het feit dat de concurrentie de grote bedrijven als cliënten binnenhaalt, terwijl de universele dienstverlening en de bestelling van pakjes aan het overheidsbedrijf worden overgelaten. Daardoor komen de minst rendabele diensten en de universele dienstverlening evenwel in het gedrang.

Een dergelijke situatie in een land dat blindelings gelooft in de voordelen van een liberalisering gekoppeld aan een sterke regelgever, verdient onze aandacht. Zou het niet raadzaam zijn onze eigen situatie te herzien in het licht van wat er aan de overkant van het Kanaal gebeurt, en mogelijk het subsidiariteitsbeginsel in te schakelen om de situatie aanvaardbaar te maken voor alle gebruikers, personen en bedrijven, groot en klein.

13.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Twee jaar na de volledige openstelling van de Britse postmarkt, heeft de historische operator *Royal Mail* nog steeds een dominante positie, in weerwil van het verlies van grote commerciële contracten. Dat is de vaststelling van onafhankelijke consultants die door de Britse regering belast werden met het doorlichten van de postdiensten, met een drievoudige doelstelling : de evaluatie van de impact van de liberalisering op *Royal Mail*, de alternatieve operatoren en de consument; het optekenen van de markttrends en de impact ervan; het vastleggen van de middelen om de universele dienstverlening te behouden in het licht van die trends.

Sinds de liberalisering op 1 januari 2006 hebben eenentwintig bedrijven een licentie verkregen. Ze zijn bijna allemaal actief in het ophalen van post bij de bedrijven. Slechts enkele zijn actief in de postuitreiking. Toch zijn de in 2005 met de Britse regelgever afgesproken prijzen voor toegang tot het net, te weten de prijs die *Royal Mail* aan zijn concurrenten factureert voor het uitreiken van de post, momenteel lager dan de reële kost.

De concurrentie was sterker dan de regulator had voorzien. De alternatieve operatoren hebben een aanzienlijk marktaandeel verworven door zich op de grote verzenders te concentreren. De grote bedrijven hebben dan ook hun voordeel gedaan met de liberalisering, terwijl de kmo's en de burgers vandaag hogere prijzen moeten betalen en er geen alternatieven voorhanden zijn.

Een soortgelijke evolutie heeft zich voorgedaan in Zweden, waar de markt in 1993 werd vrijgemaakt. In tien jaar tijd zijn de tarieven voor de bedrijven er met zo'n dertig procent gedaald, terwijl de gewone klant er intussen negentig procent meer betaalt.

Volgens datzelfde rapport bevindt de *Royal Mail* zich vandaag in een benarde financiële situatie en komt dus ook de universele dienst in het gedrang.

Die dienst is belangrijk, niet alleen voor de economie maar ook voor de sociale cohesie. De leveranciers van de universele dienst moeten dan ook onder billijke marktvoorwaarden kunnen werken. Bij de volgende regeringsbeslissingen zal ik dan ook blijven hameren op de noodzaak van billijke concurrentievoorwaarden

voor alle operatoren. Ik zal er tevens op blijven toezien dat er gepaste financieringsmechanismen zijn voor de universele dienst.

De heer Van Quickenborne gaat over het nieuwe regelgevende kader, maar als minister van Ambtenarenzaken zal ik zelf ook actief aan dit debat deelnemen.

13.03 Camille Dieu (PS): Ik steun uw streven om binnen de regering voor deze zaak te ijveren. Ik zou niet willen dat dit dossier geheel aan de heer Van Quickenborne wordt overgelaten.

We zullen aandacht blijven besteden aan het probleem van de financiering van de universele dienstverlening en aan de mogelijke oplossingen ervoor. We willen immers dat deze overheidsdienst en het ambt van postbode, waaraan we erg gehecht zijn, blijven bestaan.

Nu, als u wat hulp kan gebruiken, kan er altijd nog een beroep worden gedaan op het postpersoneel, want ik heb het gevoel dat er op een dag sprake zal zijn van een minimale dienstverlening bij De Post!

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plaatsing van kaartjesautomaten in de stations" (nr. 5170)

14.01 André Perpète (PS): De NMBS heeft beslist in sommige stations kaartjesautomaten te plaatsen. Volgens de inlichtingen waarover ik beschik, zou geen enkel station in de provincie Luxemburg voor die dienstverlening in aanmerking komen. Op grond van welke criteria werden die stations geselecteerd? Wanneer zullen er in de stations in de provincie Luxemburg kaartjesautomaten worden geplaatst? Zou er een kunnen worden geïnstalleerd in het station van Aarlen, in het kader van de renovatiewerken die er gepland zijn?

14.02 Minister Inge Vervotte (Frans): In een eerste fase zullen er kaartjesautomaten worden geplaatst in de vijftig stations waar in 2006 het grootste aantal reizigers zijn opgestapt. Geen enkel station in de provincie Luxemburg komt in die lijst voor. In de statistieken van 2007 bekleedt het station van Aarlen echter de vijftigste plaats. De installatie van een automaat zou er bijgevolg kunnen worden overwogen in een tweede fase, tijdens de renovatiewerken

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "gepensioneerde voormalige kaderleden van de NMBS-Groep die werden aangeworven bij dochtermaatschappijen van de NMBS-Groep" (nr. 5183)

15.01 David Lavaux (cdH): Bij sommige dochtermaatschappijen van de NMBS zouden gepensioneerde voormalige kaderleden van de NMBS-Groep in dienst zijn genomen voor het verrichten van operationele activiteiten. Sommigen hebben een BVBA opgericht om zich een loon te laten uitbetalen, teneinde aan de beperkingen inzake de cumulatie van een rustpensioen met een loon te ontsnappen.

Bent u van die situatie op de hoogte? Aan hoeveel van die BVBA's betalen de dochtermaatschappijen van de NMBS lonen uit? Getuigen dergelijke praktijken volgens u van behoorlijk bestuur? Gelden er regels met betrekking tot de indienstneming in die dochtermaatschappijen?

15.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De dochtermaatschappijen van de NMBS-Groep kunnen een beroep doen op de deskundigheid die zij nodig achten, en kunnen daartoe ook gepensioneerde voormalige kaderleden van de Groep inschakelen. Dat type van overeenkomsten is conform de wetgeving. Het aantal overeenkomsten dat via een BVBA werd gesloten, is beperkt: er werden mij twee gevallen gemeld.

De filialen zijn bevoegd voor hun eigen personeelsbeleid.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.29 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 17 par M. François Bellot, président.

Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Monsieur le Président, j'ai appris que Mme la ministre nous quitterait à 16 heures et je voudrais exprimer ici une certaine mauvaise humeur. L'ordre du jour de cette commission ne ressemble plus à rien. Il est problématique que les questions urgentes soient traitées avec environ un mois de retard, ce qui nuit à la capacité du contrôle parlementaire.

On ne peut travailler avec un tel nombre de questions dans des réunions de deux heures. Il faut vider cet arriéré. Je pensais qu'on travaillerait au finish au vu du nombre de questions et je m'y étais préparé.

Le **président** : Je pense qu'il y a des responsabilités tant de la part du gouvernement que des membres de la commission.

Il faut prévoir des temps de réponse plus longs pour les ministres. Je remarque aussi qu'il y a des sujets récurrents, comme les bureaux de poste. On prévoit 650 fermetures, ce qui fera sans doute 1.300 questions ! L'ordre de priorité des questions dépend de leur date de dépôt, et des questions urgentes peuvent ne pas recevoir de réponse avant un mois. Il faut comprendre que les ministres ont aussi d'autres obligations.

Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : J'ai fait preuve de ma bonne volonté en acceptant une réunion supplémentaire aujourd'hui. Il ne faut toutefois pas abuser de ma disponibilité. Mon agenda a aussi des limites.

Je constate par ailleurs que les questions de membres absents restent inscrites à l'ordre du jour. Il serait préférable de les transformer en question écrite.

Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Il est frustrant de ne pas être sûr de pouvoir poser sa question après avoir attendu deux heures. C'est la fonction de contrôle des parlementaires qui est mise à mal. Je demande donc de prévoir le plus vite possible une réunion au finish.

Jean-Luc Crucke (MR) : Je propose de transformer mes questions n° 5427, n° 5459 et n° 5559 en questions écrites si la ministre accepte d'encore me communiquer les réponses écrites aujourd'hui.

Le **président** : Le délai de réponse aux questions écrites, même s'il est plus long, reste malgré tout raisonnable. Des questions orales déposées dans cette commission auraient du reste déjà reçu une réponse si elles avaient été posées par écrit.

Le respect du temps de parole permettrait en outre de progresser dans l'ordre du jour.

01 Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'utilisation des cartes-train comme libre parcours le week-end" (n° 4719)

01.01 **Josy Arens** (cdH) : De plus en plus de Belges utilisent le train quotidiennement. Malheureusement, le nombre de voitures en circulation est lui aussi en constante augmentation et le train n'occupe pas encore la place qu'il mérite.

Ne pourrait-on envisager une mesure du type de celle mise en place par les TEC wallons, qui permettent à leurs abonnés de voyager gratuitement le week-end sur l'ensemble du réseau ? La plupart des trains étant assez vides le week-end, une telle mesure ne comporterait aucun surcoût pour la SNCB. Cela cadrerait parfaitement avec les objectifs à poursuivre dans le cadre du protocole de Kyoto et avec les objectifs de croissance imposés au groupe SNCB. Qu'en pense la SNCB ? Si cette mesure est envisageable, pourrait-elle être prise rapidement ?

01.02 **Inge Vervotte**, ministre (*en français*) : Les abonnements TEC peuvent effectivement être employés

sur l'intégralité du réseau durant le week-end. Toutefois, le passage de l'abonnement trajet à l'abonnement zone a été accompagné d'augmentations tarifaires.

Le réseau et le schéma de déplacement d'une société régionale de transport sont difficilement comparables avec ceux d'une entreprise ferroviaire fédérale. Cependant, la SNCB a conscience qu'un potentiel important est disponible durant les heures creuses. Elle a programmé une étude sur l'extension de la gamme des heures de pointe aux heures creuses, afin de proposer une offre améliorée.

L'une des pistes examinées est d'offrir la gratuité du transport le week-end aux titulaires fidèles d'une carte-train.

01.03 Josy Arens (cdH) : Cette mesure risque donc d'être concrétisée relativement vite ?

01.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La SNCB est, elle aussi, demanderesse d'opportunités à ce niveau.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- **M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains de Gand à Terneuzen" (n° 4785)**

- **M. Jenne De Potter à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les négociations relatives à la liaison ferroviaire entre Gand et Zelzate" (n° 4870)**

02.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Les entreprises portuaires gantoises ont entamé des négociations à propos d'un train de voyageurs qui devrait assurer la liaison Gand-Zelzate-Terneuzen, ce qui pourrait résoudre le problème des embouteillages. Dans quelle mesure s'agit-il de projets concrets ? La réalisation de ces projets nécessitera-t-elle l'aménagement de nouvelles infrastructures et l'achat de nouveau matériel ? Quel en sera le coût ? Quand cette idée pourrait-elle être concrétisée ?

02.02 Jenne De Potter (CD&V - N-VA) : Je me réjouis des négociations entre les entreprises portuaires gantoises et la SNCB. L'accès à la région portuaire sera enfin facilité. Où en est ce projet ? Existe-t-il un calendrier et une estimation des coûts ? Des négociations sont-elles également en cours avec la société *De Lijn* ou existe-t-il d'autres possibilités ?

02.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB a reçu une demande formelle de la *Vereniging van Gentse Havigebonden Ondernemingen* pour l'ouverture de la ligne industrielle 204 aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail des travailleurs de la région portuaire de Gand. La SNCB mène actuellement une étude de faisabilité en se basant sur la ligne de marchandises existante jusqu'au site d'Arcelor-Mittal. Il est actuellement encore prématuré de faire des déclarations sur le matériel et les investissements.

La SNCB se concertera éventuellement lors d'une phase ultérieure avec la société *De Lijn*. La majorité des entreprises portuaires appliquent un régime de travail en équipes, pour lequel le transport en bus est plus adéquat. La société *De Lijn* ou des sociétés de bus privées constituent donc les partenaires les plus appropriés.

La SNCB se concertera éventuellement avec *De Lijn* dans une phase ultérieure. Le transport par bus étant davantage indiqué puisque les entreprises portuaires appliquent un système de travail en équipes, les partenaires à privilégier sont dès lors *De Lijn* ou des sociétés privées de transport par bus.

02.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : J'espère qu'une solution sera trouvée pour remédier aux problèmes de mobilité qui se posent, qu'il s'agisse d'une collaboration avec la SNCB ou avec *De Lijn*.

02.05 Jenne De Potter (CD&V - N-VA) : Nous continuerons à suivre l'avancement de ce dossier.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 4845 de M. Flahaux est retirée.

03 Questions jointes de

- M. Jacques Otlet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les parkings pour les navetteurs en gares de Braine-l'Alleud et d'Ottignies" (n° 4857)
- Mme Brigitte Wiaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le parking pour navetteurs en gare de Braine-l'Alleud" (n° 5454)

03.01 Jacques Otlet (MR) : À la gare de Braine-l'Alleud, les parkings sont sursaturés. À celle d'Ottignies, les 430 emplacements récemment aménagés sont déjà insuffisants pour accueillir tous les véhicules, qui squattent deux terrains mis gracieusement à leur disposition par la ville. Certes, il y a encore des projets à Ottignies et Louvain-la-Neuve, mais pas à court terme.

Quelles sont les initiatives programmées par la SNCB pour, à court terme, offrir à ces deux gares, les emplacements de parking qui doivent impérativement accompagner les travaux du RER ? Enfin, je voudrais vous interpellier sur la possibilité de réserver la gratuité à ces parkings de dissuasion qui font partie intégrante des études de mobilité et de développement durable qui concernent notre capitale.

Le **président**: Mme Wiaux n'est pas présente pour poser sa question n° 5454.

03.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La SNCB-Holding est au courant des problèmes de saturation des parkings de la gare de Braine-l'Alleud. Comme cette gare se trouve en plein centre-ville, la marge de manœuvre de la SNCB-Holding est dès lors limitée et seules des solutions à long terme sont envisageables.

Un premier parking à étages de 533 places est en cours de construction au nord de la gare de Braine-l'Alleud. Il sera mis en service dans le courant 2009.

Au final, à Braine-l'Alleud, 1.000 places seront disponibles contre 328 actuellement.

A Ottignies, la direction Patrimoine de la SNCB-Holding finalise la construction d'un parking de 430 places en surface. Par ailleurs, TUC RAIL étudie la construction d'un parking en ouvrage de 992 places. Une nouvelle demande de permis d'urbanisme doit être réintroduite pour les niveaux aériens.

Il n'est pas dans les intentions de la SNCB Holding d'instaurer la gratuité des parkings des 37 gares qu'elle gère, dont celle de Braine-l'Alleud. Le projet pilote « parking gratuit » pour des déplacements domicile-lieu de travail mis en place en 2005 a montré qu'il faut poursuivre les investissements dans les parkings et qu'une tarification adaptée et différenciée porte ses fruits.

La direction Patrimoine travaille à la mise en place d'une nouvelle politique de gestion des parkings sur base des principes suivants : disponibilité de places pour les usagers du train, tarification différenciée en fonction du type de gare, d'utilisateur et du marché local, couverture des charges opérationnelles par les recettes et pas d'action décourageante vis-à-vis des transports en commun. L'élaboration des outils de gestion de cette nouvelle politique fait l'objet d'un marché public. Elle devrait entrer en application dès janvier 2009.

03.03 Jacques Otlet (MR) : Pour Braine-l'Alleud, j'entends qu'un nouveau parking de 530 places est en cours de construction et qu'il y a également un projet de 430 places supplémentaires en souterrain à l'emplacement du parking actuel, mais pour quand ce dernier est-il prévu ?

Pour les 992 emplacements de parking à créer à Ottignies, les demandes de permis sont encore à introduire. Je plaide pour l'urgence absolue pour faire avancer ce dossier car la situation est intenable. Le jour où l'administration communale appliquera à la lettre son règlement relatif à la zone bleue autour de la gare d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, les navetteurs n'auront plus qu'à prendre leur véhicule pour aller à Bruxelles.

L'incident est clos.

04 Question de M. Bert Schoofs à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la proposition du gouverneur de la province du Limbourg de donner à la gare TGV de Liège le nom de 'Liège-Limbourg'" (n° 4912)

04.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang) : Le gouverneur de la province de Limbourg a déjà plusieurs fois avancé l'idée de d'attribuer le nom « Liège-Limbourg » à la gare TGV de Liège. S'est-il déjà concerté à ce sujet au niveau fédéral ? Quels avantages en retireraient les voyageurs en provenance et à destination du Limbourg ? Quelles sont les mesures à prendre pour réaliser cette idée ? Une harmonisation par rapport au plan Spartacus du gouvernement flamand est-elle nécessaire ? Quel serait le coût de ce changement de nom ? Cette proposition sera-t-elle mise en œuvre ?

04.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Cela fait déjà plusieurs années que le bourgmestre de Maastricht entretient des contacts avec la SNCB pour relier sa ville à Liège via le réseau à grande vitesse. Depuis quelques mois, plusieurs connexions avec le Thalys sont disponibles à Liège-Guillemins. Il a proposé précédemment de dénommer la gare de Liège « Liège-Maastricht ». M. Stevaert a réagi à cette suggestion lorsqu'il était encore président du sp.a et a proposé de dénommer la gare « Liège-Limbourg ». À ce jour, aucune démarche officielle n'a toutefois encore été entreprise pour modifier le nom de la gare.

Un changement de nom n'entraînerait quasi aucune conséquence financière. Seules quelques interventions sur le plan de la signalétique, de la billetterie, du site web et des différentes brochures seraient nécessaires. Ce changement ne présenterait aucun avantage pour les voyageurs en provenance du Limbourg.

Le plan Spartacus vise à modifier l'ensemble de l'horaire dans le Limbourg de façon à ce qu'une correspondance vers l'Allemagne soit assurée à Liège. Mais aucune étude de faisabilité n'a encore été réalisée.

04.03 Bert Schoofs (Vlaams Belang) : Voilà une réponse qui apporte bien des éclaircissements et qui démontre que certaines idées ne sont suggérées que pour engranger des gains politiques. M. Stevaert a mobilisé la population à mauvais escient. Je remercie la ministre de reconnaître qu'un changement de nom ne changera rien pour les voyageurs du Limbourg et que les propos de M. Stevaert ne sont que du vent. J'en ferai part aux Limbourgeois.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service Point Poste" (n° 4981)
- Mme Nathalie Muylle à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste 4 à Roulers" (n° 5029)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture programmée du bureau de poste de Salzinnes" (n° 5051)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les bureaux de poste et Points Poste à Malines" (n° 5160)
- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 5197)
- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le futur Point Poste à Schepdaal (Dilbeek)" (n° 5198)
- M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 5336)
- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation dans le bureau de poste d'Arlon" (n° 5356)
- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la distribution de courrier à Neuville" (n° 5357)

05.01 Olivier Destrebecq (MR) : En 2005, une partie du capital de la Poste a été cédée à une société étrangère. En 2007, près de 800 bureaux ont été fermés. Suite à ces suppressions, certains ont éprouvé des difficultés, notamment les personnes âgées. De nombreux commerces affichent désormais le service Point Poste et on peut s'en réjouir mais on me dit que les services prestés n'y sont pas aussi performants.

J'ai pu lire dans la presse que, si un membre du comité de direction indique que 79 % des clients de ces Points Poste sont satisfaits, les syndicats se font l'écho d'un autre son de cloche. Existe-t-il une étude de la satisfaction des commerçants et des consommateurs ? Si une telle étude montre un aspect positif, quel sera le plan de développement de ces Points Poste ?

05.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je connais à peu près la réponse de la ministre mais je ne l'accepte pas.

Après les bureaux de poste de Malonne, Flawinne et Belgrade, la direction générale de La Poste semble avoir décidé de fermer celui de Salzinne. Je pense à nouveau qu'il ne s'agit pas d'un bon signal donné à nos concitoyens au sujet du service public postal. Quel était le chiffre d'affaires du bureau de poste de Salzinne au cours des trois dernières années ? Confirmez-vous l'intention de fermer ce bureau de poste ? Cette décision est-elle inéluctable ? Un Point Poste sera-t-il ouvert dans les environs ?

05.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Il m'est revenu récemment que le bureau de poste de la Nekkerpoelstraat 53 à Malines devait être fermé. Les services assurés par ce dernier seront en grande partie repris par un Point Poste situé dans un magasin de journaux des environs. La ministre peut-elle confirmer cette information ?

Qu'en est-il de la rentabilité des cinq bureaux de poste de Malines ? Quels sont les autres projets ayant trait aux bureaux de poste du centre de Malines et des différentes communes de la ville ?

Où en est l'évaluation relative à l'offre de services supplémentaires dans les Points Poste et quel calendrier a été établi en la matière ?

05.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Lors d'une visite dans un Point Poste de Diegem, la ministre a pu se rendre compte que si les clients sont satisfaits des services offerts, il ont cependant encore insuffisamment connaissance des diverses possibilités offertes par ces Points Poste. Comment veillera-t-on à informer le public de ces services ?

Un an après la fermeture du bureau de poste de Schepdaal, les habitants attendant toujours l'arrivée d'un Point Poste. Une solution sera-t-elle trouvée à brève échéance pour Schepdaal ? Pour combien de Points Poste cherche-t-on encore un exploitant ou une exploitante ?

05.05 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : Il ne reste plus aujourd'hui que quatorze des trente-trois bureaux de poste d'Anvers et ils seront remplacés par des Points Poste. L'implantation de ces Points Poste est-elle déjà achevée ? Ces Points Poste sont-ils déjà tout à fait opérationnels ? De combien de Points Poste s'agit-il ? Une campagne d'information sera-t-elle menée pour expliquer à la population quels services ces Points Poste leur offriront ?

Dans quel délai le recours à des Points Poste sera-t-il évalué de façon à ce que cette nouvelle pratique postale puisse être éventuellement améliorée et/ou étendue ?

05.06 André Perpète (PS) : Le nombre de bureaux de poste par habitant en Belgique est l'un des plus faibles d'Europe. Pourtant notre entreprise publique poursuit son programme de fermeture. En province de Luxembourg, des restructurations sont en cours. Les dirigeants de La Poste continuent d'affirmer que la clientèle est très satisfaite des services. Malheureusement, pour les citoyens, la réalité est souvent différente. Les temps d'attente aux guichets se prolongent. Des incohérences naissent, comme à Attert où un bureau de poste a été créé mais ne permet pas de retirer des recommandés. La formation des personnes qui gèrent les Points Poste laisse encore à désirer. La Poste compte-t-elle prendre des mesures afin que le contrat de gestion soit respecté, que les files d'attente soient réduites et qu'un service de qualité puisse enfin être à nouveau rendu aux habitants ? Ne pensez-vous pas que La Poste devrait rouvrir des bureaux en certains endroits ?

Enfin, qu'en est-il de l'accessibilité aux moins-valides ? Le seul bureau postal d'Arlon ne possède aucun dispositif pour les personnes handicapées.

Ne pensez-vous pas que les responsables de La Poste devraient être jugés en fonction de la satisfaction des clients et des objectifs au bénéfice des usagers ?

Par ailleurs, dans certains bureaux comme celui de Neuville, la distribution du courrier présente de gros problèmes. Il arrive que les habitants soient privés de courrier pendant plus de cinq jours. La Poste est-elle au courant de cette situation ? Quelle solution compte-t-elle apporter ? Ne pensez-vous pas que du personnel supplémentaire devrait être engagé ? Quelles sont les décisions prises par La Poste concernant le bureau de Vielsalm ?

05.07 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Des enquêtes de satisfaction ont été réalisées et continuent de l'être auprès des commerçants Points Poste et des clients. Entre 2004 et 2006, les mesures de satisfaction durant la phase de test ont permis d'affiner le concept avant sa mise en place progressive.

En février 2008, 79 % des clients se déclaraient satisfaits des services de leur Point Poste. La Poste continue à adapter le concept en vue d'offrir un meilleur service, par exemple via la mise en place avant juillet de boîtes pour le dépôt des virements. L'introduction de nouveaux services est à l'étude.

Dans les mois qui viennent, la Poste va poursuivre sa transformation pour arriver à la mi-2009 à un réseau de 650 bureaux et de 650 Points Poste. La fermeture prévue du bureau de Salzinne s'inscrit dans ce contexte. Elle sera précédée par l'ouverture, à une date non encore fixée, d'un Point Poste.

(*En néerlandais*) À Malines, le bureau situé Nekkerspoelstraat fermera ses portes le 26 mai 2008. Le réseau postal comportera deux bureaux et cinq Points Poste au minimum. Le réseau de bureaux de poste est déficitaire. Les chiffres relatifs à la rentabilité par bureau ne sont pas pertinents ; ils ne sont pas communiqués, pour des motifs commerciaux.

Des campagnes locales seront organisées, entre autres par le biais de dépliant toutes-boîtes, pour informer les utilisateurs des services offerts par les Points Poste. La Poste envisage aussi de mener d'autres campagnes locales et nationales spécifiques et, pour l'instant, elle examine les possibilités en la matière.

La situation à Schepdaal constitue un phénomène unique dans la réorganisation de la Poste. La recherche d'un exploitant de Point Poste doit passer par une adjudication publique. La Poste met tout en œuvre pour pouvoir ouvrir un Point Poste.

À l'heure actuelle, 28 bureaux postaux et 17 Points Poste opérationnels sont dénombrés à Anvers, alors que l'objectif visé est un réseau de 14 bureaux et de 26 Points Poste. (*en français*)

(*En français*) En cette période de changement, certains bureaux traversent une période d'adaptation difficile, et ce malgré le souci constant de qualité du service. Le système de tickets que vous évoquez vise d'ailleurs à réduire les temps d'attente et non à éviter les litiges.

La transformation de la Poste est vitale à la survie de l'entreprise et ne pas la poursuivre serait injuste vis-à-vis des communes qui ont déjà subi des changements. La densité du réseau reste inchangée et la Poste fournira des efforts pour que les services offerts par les Points Poste soient mieux connus.

À Arlon, l'accessibilité du bureau aux personnes à mobilité réduite est à l'étude.

La satisfaction du client est importante dans l'évaluation des responsables de la Poste, tout comme la rentabilité du service, indispensable à sa pérennité.

À Neuville, la distribution du courrier n'a pas été assurée deux jours d'affilée en mars suite à l'absence inopinée de plusieurs agents. La gestion du bureau de Vielsalm donnant en général satisfaction, aucune mesure particulière n'est envisagée suite à cet incident.

05.08 Olivier Destrebecq (MR) : Je vous remercie pour cette réponse rassurante.

05.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Nous sommes nombreux, y compris dans les rangs de la majorité et de la précédente majorité, à regretter l'évolution que connaît la Poste. En matière de service public, la

rentabilité a ses limites. Ainsi, la présence d'un bureau de poste peut contribuer à la survie d'entreprises dans des régions rurales.

Je n'accepte pas non plus l'argument selon lequel il est impossible de revenir en arrière maintenant que la transformation est entamée.

05.10 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Combien des cinq Points Poste prévus sont opérationnels à Malines ?

05.11 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Cinq Points Poste sont déjà opérationnels aujourd'hui.

05.12 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Cette réponse concernant les Points Poste me laisse un sentiment positif.

La situation à Schepdaal ne me paraît pas tout à fait claire. Si j'ai bien compris, nous devons attendre une adjudication publique ?

Les autorités locales peuvent et doivent jouer un rôle plus actif dans la diffusion d'informations sur les Points Poste. Je m'y engage d'ores et déjà.

05.13 André Perpète (PS) : Une équipe mobile devrait pouvoir intervenir en cas d'absences imprévues.

Pour ce qui est d'Arlon, je trouve scandaleux que la Poste ferme un bureau accessible aux personnes handicapées et n'envisage qu'ensuite une étude pour rendre à ces dernières l'accès aux services postaux.

Enfin, pour éviter l'augmentation des temps d'attente, il faudrait veiller à ce que la diminution du nombre de bureaux ne soit pas synonyme d'une diminution du nombre de guichets.

05.14 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : D'aucuns sont très négatifs à propos des Points Poste. Je tiens à souligner que le système des Points Poste présente également des avantages et répond à une demande réelle du client.

L'accessibilité aux personnes handicapées est capitale mais n'oublions pas que les actuels bureaux de poste sont loin d'être tous aisément accessibles. Moderniser tous ces bureaux de poste, dont certains ne répondent même plus aux normes de sécurité actuellement en vigueur, nécessite également des efforts importants. Le problème de l'accessibilité fait l'objet de discussions avec La Poste. Qu'il soit clair que j'attache une grande importance à cette question.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incident rencontré par l'Eurocity Bruxelles-Zurich" (n° 5109)**

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un incident sur un train Eurocity reliant Bruxelles à Zurich" (n° 5171)**

06.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Le 5 mai 2008, la dernière voiture de l'Eurocity Bruxelles-Zurich s'est désolidarisée du convoi. Les consignes n'auraient pas été respectées par les voyageurs mais l'incident n'a fait aucun blessé.

Avez-vous des statistiques de ce genre d'incident ? Quelles consignes ont-elles été données aux voyageurs ? Quelle est la cause de l'incident ? N'y a-t-il eu, comme le sous-entend la SNCB, aucun danger ? Quelles mesures doivent être prises ou conseillées pour empêcher qu'un tel événement ne se reproduise ?

06.02 André Perpète (PS) : Le 5 mai, un incident s'est produit sur la ligne Bruxelles-Zurich, à hauteur de Marche-en-Famenne : le dernier wagon s'est détaché du train. Un système d'alarme a fonctionné, le

conducteur a fait marche arrière, le wagon a été rattaché et le train a continué.

Quel est la cause de cet incident ? La vétusté du matériel est-elle en cause ? S'agit-il d'un problème mécanique, d'une erreur humaine ? Par ailleurs, même si la SNCB affirme qu'un accident avec un autre convoi était impossible, j'aimerais connaître les mesures prises dans un tel cas pour assurer la sécurité des passagers à bord du train concerné et des autres trains de la ligne.

06.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le manuel de l'accompagnateur de train précise les mesures à prendre par le personnel. Le conducteur a sécurisé les voies voisines, conformément à la procédure établie et les voyageurs ont été informés. Le risque que des voyageurs sortent des voitures à l'arrêt ne peut être totalement écarté en raison du déverrouillage automatique des portes quand le train atteint la vitesse de 5km/h.

A 9 h 14, à proximité de Marche-en-Famenne, le conducteur du train E91 a constaté la vidange de la conduite de frein automatique, provoquée par le désaccouplement entre la première et la deuxième voiture du convoi. L'enquête doit encore déterminer l'origine de cet incident. Des dispositifs sont installés afin d'éviter qu'un accident ne survienne. Dans le cas de désolidarisation d'un convoi, le système de freinage provoque automatiquement l'immobilisation des deux parties du train et le tronçon occupé ne peut être parcouru par un autre train.

Des incidents de cette nature sont très rares.

06.04 Jean-Luc Crucke (MR): L'incident est digne des meilleurs westerns de l'Ouest !

Une information visuelle pourrait être utile. J'aimerais aussi connaître le délai prévu pour mener à terme l'enquête en cours.

06.05 André Perpète (PS) : Je serais heureux d'avoir confirmation que les désaccouplements accidentels sont exceptionnels à la SNCB.

L'incident est clos.

07 Interpellations et questions jointes de

- M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'instauration d'un service minimum à la SNCB" (n° 5125)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la nouvelle grève à la SNCB au départ des gares de Charleroi, Chatelet et Walcourt" (n° 5165)
- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'échec annoncé de l'accord social proposé" (n° 5176)
- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève non annoncée des conducteurs de train du dépôt de Charleroi" (n° 5185)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rejet du protocole d'accord social par les syndicats de la SNCB" (n° 5204)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le dialogue social à la SNCB" (n° 5252)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service minimum à la SNCB" (n° 60)
- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève de 24 heures sur le rail belge et le malaise social à la SNCB" (n° 5530)

07.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Ma question concerne l'instauration d'un service minimum à la SNCB suite à deux types de grèves : les grèves sauvages et la grève générale, comme celle que nous avons connue il y a peu de temps.

Le coût d'une journée de grève s'élève à une quarantaine de millions d'euros. C'est trop élevé et de plus, je ne peux admettre que quelques milliers de personnes en bloquent un million d'autres.

Le phénomène de la grève dans un service public est abordé dans l'accord gouvernemental. Le principe est qu'il s'agit d'un mode de transport public, financé par de l'argent public. En outre, il y a un monopole pour ce qui est de l'utilisation du rail.

Vous m'aviez dit en janvier que vous examineriez, dans le cadre de la concertation sociale, la possibilité de répondre à l'accord gouvernemental. A défaut d'accord social, le législateur doit prendre ses responsabilités. Où en êtes-vous dans ce dossier ?

Je tiens à ce que l'audition en commission des personnes impliquées dans ce dossier, qui est prévue, ait lieu.

Peut-on considérer qu'il y a des cas d'abus du droit de grève ? Dans ces cas, la question des responsabilités doit être posée.

Il y a également un devoir d'information de l'usager. À Charleroi comme à Ostende, les clients de la SNCB n'ont pas été informés en temps utile.

J'aimerais une procédure contradictoire afin d'objectiver le nombre de personnes nécessaires à la circulation d'autant de trains pendant une heure. Vous dites que le service minimum n'est pas possible à organiser en Belgique. Pourquoi alors est-il possible ailleurs ?

07.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Si je partage certaines préoccupations de M. Crucke, je ne partage pas pour autant ses solutions.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un problème de confiance, au sein de l'entreprise et entre l'entreprise et les usagers.

Avez-vous des explications à fournir sur les causes de la grève spontanée du 7 mai ? Avez-vous pris contact avec les organisations syndicales à ce propos ? Sur quoi portaient les désaccords concernant le préavis de grève ? Qu'a mis sur la table la direction de la SNCB pour essayer d'aboutir à un accord ? Etes-vous intervenue ou avez-vous choisi de ne pas le faire et pourquoi ?

La veille du jour annoncé, on a constaté des problèmes de circulation sur les lignes Bruxelles-Mons-Quévy et Bruxelles-Tournai. Pouvez-vous nous fournir des informations sur ces événements de pré-grève ? Qu'avez-vous entrepris pour éviter la grève ?

Nous avons aussi connu la post-grève, puisqu'il a fallu pas mal de temps pour remettre les trains sur les rails. Il faudrait faire en sorte que les termes des préavis de grève soient respectés.

Entre l'intransigeance syndicale et la maladresse patronale, où se situent les responsabilités face à cette grève ?

Qu'allez-vous faire pour restaurer le dialogue social dans l'entreprise et la confiance des usagers à l'égard de la SNCB ?

07.03 Camille Dieu (PS) : J'avais déposé deux questions à ce sujet. Depuis lors, la grève a eu lieu pour dénoncer une flexibilité nettement plus importante demandée par la direction, une augmentation très faible des diverses primes et des avancées pelliculaires en termes d'aménagement de fin de carrière.

La grève nationale s'est déroulée dans les règles. La direction elle-même avait reconnu le blocage. Plutôt que de relancer des idées stériles, il importe aujourd'hui de renforcer le dialogue social.

Avez-vous pris contact avec la SNCB, les partenaires sociaux et organisations syndicales ?

Par rapport à d'autres pays, la situation belge est spécifique car nous avons un modèle de concertation sociale très avancé. Le taux de syndicalisation en Belgique est si important qu'on devrait parler de réquisition plutôt que de service minimum. Un tel service serait irréalisable chez nous.

07.04 David Lavaux (cdH) : Une grève paralysant les trains au départ de la gare de Charleroi a eu lieu le 7 mai, touchant particulièrement la ligne reliant Charleroi à Erquelinnes.

Les négociations semblent être en mauvaise voie et l'accord social risque donc d'amener d'autres perturbations à court terme.

Qu'envisagez-vous pour régler le problème des arrêts de travail non annoncés ?

Quels moyens mettrez-vous en œuvre pour dédommager les voyageurs victimes de cette grève ?

07.05 David Geerts (sp.a+Vl.Pro) : Le débat sur l'instauration d'un service minimum à la SNCB s'apparente tout doucement à un jeu du oui-non, notamment entre les membres du gouvernement, Mme Vervotte et M. Van Quickenborne. Je mets les partisans du système au défi d'expliquer clairement et simplement comment, dans la pratique, ils comptent organiser pareil service minimum. De plus, je m'attends à ce que le prix Nobel de l'économie soit décerné à M. Van Quickenborne pour avoir réussi à calculer le coût total de la grève alors que celle-ci était toujours en cours.

Sur quel obstacle la concertation sociale à la SNCB a-t-elle finalement buté ? La ministre entrevoit-elle des possibilités de ranimer malgré tout cette concertation et de l'achever avec succès ?

07.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : La ministre estime-t-elle que la date butoir du 21 septembre, pour la concertation relative à la continuité du service à la SNCB, sera respectée ? Qu'entend-on exactement par ces termes ? Il me semble que la définition de la ministre ne correspond pas exactement à ce que l'on pourrait entendre par « service minimum ».

Seuls les libéraux sont partisans d'un service minimum. Mon parti estime qu'il doit effectivement être possible d'organiser un tel service, comme c'est d'ailleurs déjà le cas dans les pays voisins. Le travailleur flamand ne peut être constamment victime des actions syndicales à la SNCB. Nous ne visons toutefois pas le simple travailleur de la SNCB qui est souvent contraint de travailler dans des conditions abominables. Nous pointons en revanche un doigt accusateur en direction des bonzes syndicaux et des membres de la direction de la SNCB, bénéficiaires de nominations politiques. La direction ne parvient toujours pas à affecter utilement les nombreux millions que lui versent les pouvoirs publics. Il ne peut être question d'une restriction du droit de grève mais les grévistes ne peuvent empêcher le travailleur flamand de se rendre à son lieu de travail.

Quels sont les résultats provisoires de la concertation sur la continuité du service ? Quelle est la position du gouvernement concernant le service minimum ?

07.07 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Ma priorité absolue est d'éviter les actions spontanées. Les actions de grève annoncées sont aussi à éviter, mais elles permettent aux voyageurs de s'organiser à l'avance.

Ce dossier sera traité au sein du gouvernement et en concertation avec les partenaires sociaux. Par la concertation sociale, on doit pouvoir prévenir les interruptions de travail spontanées.

L'instauration d'un service minimum serait théoriquement idéale mais risque d'être difficile à mettre en œuvre tout en assurant la sécurité des voyageurs et du personnel.

La possibilité sera étudiée sur base de données objectives et chiffrées. Ainsi, j'ai l'intention d'obtenir un accord, par le biais de la concertation sociale, afin d'assurer la continuité du service public avant la fin de l'été.

(En néerlandais) Dans le cadre du débat sur le service minimum, il faut se garder d'établir de façon irréfléchie des comparaisons entre la situation que connaît notre pays et la situation observable dans d'autres pays. On ne peut faire ce genre de comparaisons que sur la base de critères objectifs, de données chiffrées brutes et de problèmes spécifiques affectant les infrastructures. En France, un service minimum a été instauré après concertation avec les syndicats. Chez nos voisins du sud, 30 % seulement des cheminots sont syndiqués alors que chez nous, ce pourcentage est de 80 %. Aux Pays-Bas, un fossé sépare aussi la réalité et la perception de la réalité : nos voisins du nord connaissent en effet un « système de garantie » suivant lequel il faut payer une amende si l'on n'atteint pas cette garantie. Toutefois, l'amende prévue n'a jamais été perçue à ce jour.

Je déplore l'action syndicale du 7 mai. Je peux comprendre que des travailleurs n'approuvent pas les propositions formulées dans le contexte de la concertation sociale mais il importe qu'un préavis de grève soit déposé au préalable. Si la concertation n'aboutit pas, une grève peut avoir lieu. Mais je juge illégitime le déclenchement d'une grève sauvage, non justifiée par des circonstances exceptionnelles.

(En français) La proposition du Groupe SNCB tient compte de l'enveloppe budgétaire proposée par la direction.

Le projet d'accord comporte aussi des points tels que l'application de certaines restrictions lorsque des collaborateurs inscrits dans un régime de travail variable prennent des congés de compensation ou la possibilité d'employer un certain nombre de jours de congé aux fins d'un congé collectif. Le Groupe SNCB juge ces adaptations nécessaires de façon à mieux répondre aux besoins des clients.

La concertation est toujours en cours : la réunion la plus récente s'est tenue le 21 mai. Aucun accord n'a été conclu à ce jour.

07.08 Jean-Luc Crucke (MR): J'ai entendu parler de grèves émotionnelles pour faire pression sur la justice. J'espère que cela n'arrivera pas à la SNCB.

Madame la ministre, je suis satisfait de votre réponse. Un service public, financé par le citoyen, a un statut privilégié grâce au monopole dont il bénéficie et il a un rôle stratégique dans le pays, celui de transporter les personnes. Contrairement à ce que disait M. Geerts, s'il faut tout faire pour privilégier l'accord social, j'estime qu'il faut, à un moment donné, mettre fin à la récréation !

On a évoqué le dossier il y a cinq mois. S'il n'y a pas d'accord pour telle date, les pouvoirs publics devront prendre leurs responsabilités. On peut imaginer un schéma simple visant à définir quelles lignes sont prioritaires et avec quels horaires.

07.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Les interventions de mes collègues, le nombre de questions posées et le malaise des utilisateurs du train montrent que les signaux sont au rouge. Nous avons parlé de grève avec préavis et de négociations qui se poursuivent, de grève spontanée ou émotionnelle.

Mais je n'ai rien entendu sur votre volonté de vous rendre sur le terrain pour aider au règlement de la question. Vous semblez avoir toujours confiance en la direction de la SNCB. Cependant, la confiance des travailleurs à l'égard de la direction est largement entamée. Or, une réponse devra être exprimée, au regard des enjeux en matière de mobilité et d'environnement, dans le cadre desquels le train est incontournable.

Il faut pacifier la situation pour éviter que cette dernière ne perdure, au risque de rompre le contrat de confiance entre la SNCB et ses usagers.

07.10 Camille Dieu (PS): Il ne faut pas confondre la situation de la SNCB et celle des TEC de Charleroi.

Lorsqu'une grève a été annoncée et un préavis légal déposé, les travailleurs parviennent à s'arranger. Certains ont fait du télétravail. D'autres ont pris un jour de congé. Il arrive aussi que les travailleurs soient absents dans d'autres secteurs publics. À partir du moment où c'est annoncé, il est toujours possible de trouver une solution.

Par ailleurs, je suis d'accord pour comparer avec d'autres pays mais il ne faut comparer que ce qui est comparable. Il y a la différence du taux de syndicalisation et le fait que le réseau belge soit extrêmement dense, ce qui explique la difficulté de la situation.

Nous avons déjà eu ce genre de discussion sous la précédente législature. Il était, alors, surtout question de sécurité. Si l'on ne prévoit que deux trains aux heures de pointe, je vous laisse imaginer les bousculades. Que ceux qui veulent prendre ce risque le prennent !

J'espère que cette situation se débloquera car, si les négociations durent longtemps, c'est qu'il y a un vrai problème. L'employeur doit voir comment satisfaire les revendications de ses travailleurs. La SNCB est une entreprise performante. Ils ont un « esprit d'entreprise » qu'il ne faut pas gâcher !

Personnellement, je suis heureuse que vous ayez l'Infrastructure dans vos compétences.

07.11 David Lavaux (cdH) : Je suis satisfait de votre réponse car vous mettez en avant la concertation sociale et différenciez bien les grèves sauvages des grèves annoncées.

Les discussions autour du service minimum arrivent à un mauvais moment : on finalise le contrat de gestion de la SNCB et on vit des grèves émotionnelles dans les TEC et à la SNCB. J'invite les collègues à prendre la distance nécessaire par rapport à la situation, pour avoir sur le service minimum une réflexion profonde qui ne soit pas émotionnelle.

07.12 David Geerts (sp.a+VI.Pro) : Les lignes prioritaires constituent un élément subjectif et il sera donc difficile de déterminer quelles lignes sont prioritaires. La ministre s'engage à fournir pour la fin de l'été un état d'avancement de la question au sein de cette commission. Espérons que l'été ne sera pas trop chaud pour la SNCB.

07.13 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : La ministre jongle avec des notions ambiguës telles que la continuité du service et le service minimum. La Chambre doit obtenir des éclaircissements en la matière. Le Vlaams Belang est partisan d'un service minimum en cas de grèves. J'ai déposé une motion pour demander au gouvernement d'organiser la concertation à propos d'un service minimum. J'ai repris littéralement la formulation de l'accord de gouvernement et j'ai simplement remplacé les termes « continuité du service » par « service minimum ». L'assemblée plénière pourra prochainement se prononcer sur la question.

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jan Mortelmans
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
invite cette dernière à poursuivre la concertation avec tous les intéressés quant à l'organisation d'un service minimum. Cette concertation doit être achevée avant la fin de l'été.”

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Camille Dieu et par MM. François Bellot, Jef Van den Bergh, David Lavaux et Ludo Van Campenhout.

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

08 Question de M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Luchtbal" (n° 5127)

08.01 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : Le permis de bâtir de la LGV entre Anvers, Amsterdam et Cologne impose comme condition l'aménagement de la gare d'Anvers-Luchtbal et de ses abords en tant que véritable nœud des transports publics. Qu'en est-il sur ce plan ? Quel calendrier la SNCB a-t-elle prévu à cet effet ?

08.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : L'aménagement des abords de la gare d'Anvers-Luchtbal dépend d'une étude urbanistique de la *Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)*. Dans ce cadre, une grande importance est accordée au désenclavement par les transports publics. La SNCB a déjà investi dans la rénovation de la gare. Tout développement ultérieur dépend d'une série de décisions concrètes de la ville d'Anvers et de la société De Lijn. Comme toujours, la SNCB-Holding s'efforce de collaborer avec ses partenaires sur la base d'un masterplan clairement rédigé.

La SNCB prévoit de développer progressivement la gare d'Anvers-Luchtbal en gare suburbaine. Actuellement, seul le train L entre Anvers et Roosendaal y fait halte. Lorsque la gare de Noorderkempen sera opérationnelle, la nouvelle liaison ferroviaire comportera également un arrêt à Anvers-Luchtbal. À l'avenir, un omnibus supplémentaire sur la ligne Anvers-Roosendaal pourra éventuellement aussi y faire halte.

08.03 Ludo Van Campenhout (Open Vld) : La ministre pourrait-elle fournir un calendrier ?

08.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB attend une série de décisions de la société De Lijn et de la ville d'Anvers avant de pouvoir prendre elle-même une décision à propos d'investissements supplémentaires. Pour l'heure, je ne puis donc encore fournir un calendrier.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **M. Stefaan Vercamer à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture de la ligne ferroviaire 86bis" (n° 5129)**
- **M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture de la ligne 86 bis" (n° 5366)**

09.01 Jean-Luc Crucke (MR) : Aujourd'hui, pour faire en train le trajet entre Leuze et Renaix, il faut compter deux heures, alors qu'en voiture, cela prend un quart d'heure. En effet, il n'y a pas de ligne directe entre les deux villes de part et d'autre de la frontière linguistique.

Je ne dois pas vous ré-expliquer ce qu'on est en train de mettre sur pied en termes d'emploi et de communications entre le Nord et le Sud du pays. L'idée a donc germé chez certains mandataires, notamment le bourgmestre de Renaix, de réouvrir la ligne de chemin de fer 86bis, qui n'a pas été défermée.

Que pensez-vous de cette demande qui émane des milieux politiques et socio-économiques de cette région ? Comptez-vous entamer une étude de faisabilité technique sur la réouverture de cette ligne ? Dans l'affirmative, comment en lister les avantages et les inconvénients ? Ce dossier ne peut avoir d'issue heureuse que si vous y jouez un rôle moteur !

09.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Une étude devra déterminer dans quel délai la ligne 86 entre Renaix et Leuze pourrait être remise en service et quel budget ces travaux devraient représenter. L'infrastructure étant en mauvais état, cela pourrait prendre plusieurs années.

(*En français*) La décision de rouvrir la ligne ne peut être prise que sur la base d'une analyse coûts-bénéfices. Le souhait de l'opérateur SNCB visant à mettre en place une nouvelle offre de transport joue également un rôle déterminant.

(*En néerlandais*) Les avantages tant socioéconomiques qu'écologiques d'une nouvelle desserte dépendent en grande partie du nombre de voyageurs qui en font usage.

(En français) Au stade actuel, la réouverture d'anciennes lignes de chemin de fer ne constitue pas une priorité pour la SNCB, qui se concentre sur l'amélioration de la qualité offerte sur les lignes existantes et sur l'augmentation de la capacité supplémentaire sur les lignes présentant un potentiel élevé.

(En néerlandais) Le nouveau projet de contrat de gestion prévoit que la SNCB examinera d'ici à 2011 sur quels lignes des trains supplémentaires pourraient être mis en service, en accordant une attention particulière aux régions où l'offre est limitée.

Il n'y a pas encore eu de contacts entre Infrabel ou la SNCB et les administrations locales.

Aucune liaison n'a été réouverte au cours des 25 dernières années mais certains services ont été de nouveau proposés sur des liaisons existantes.

09.03 Jean-Luc Crucke (MR) : La ministre ne semble donc pas avoir reçu de demande précise des administrations publiques et communales en la matière. Je demanderai donc aux autorités d'agir en ce sens et solliciterai alors son attention pour étudier ce dossier de façon plus pratique et précise.

L'incident est clos.

10 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation de la gare de Thuin" (n° 5132)

10.01 David Lavaux (cdH) : En octobre 2005, la SNCB Holding et la Ville de Thuin ont signé une convention dans le cadre de la mise en place d'un espace multiservices. Thuin s'engageait à maintenir en bon état les bâtiments pour l'accueil des usagers et à effectuer à ses frais toutes les réparations. En février 2007, Thuin a imputé l'absence d'initiative à cet égard à l'immobilisme de la SNCB de qui elle attendait une proposition de bail emphytéotique. Tout a été réglé voilà un an mais la situation n'a pas évolué.

La Ville de Thuin a-t-elle toujours l'intention d'entreprendre les travaux de réhabilitation ? Est-elle soumise à l'accord écrit de la SNCB ? Dans la négative, la SNCB Holding envisage-t-elle de dénoncer la convention et de faire réaliser des travaux ou de raser cet immeuble ? Thuin sera-t-elle redevable d'une indemnité pour n'avoir rempli aucune de ses obligations ?

10.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : La Ville de Thuin a la faculté d'entreprendre des travaux de rénovation du bâtiment sous réserve de l'accord préalable de la SNCB Holding dans le cadre du droit d'emphytéose. Jusqu'à présent, la ville n'a soumis aucun projet. Par ailleurs, la résiliation du droit d'emphytéose n'est pas à l'ordre du jour. Quant à l'état du bâtiment, il ne nécessite pas d'intervention immédiate.

10.03 David Lavaux (cdH) : J'espère que Thuin mettra finalement en route des travaux qui sont réellement importants et qui amélioreront la qualité du service aux passagers.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- **Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'application des tarifs spéciaux transfrontaliers" (n° 5136)**

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le transport transfrontalier de voyageurs" (n° 5293)**

11.01 Kattrin Jadin (MR) : La SNCB a rouvert un point d'arrêt à Hergenrath. Il me revient cependant que les agents de la SNCB ne sont pas en mesure d'appliquer les tarifs spéciaux en vigueur. Une rectification semble s'imposer, d'autant plus qu'il ne s'agirait que d'une question d'encodage informatique de la part de la SNCB. Quelle est la solution qui peut être apportée à ce problème ?

11.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : L'article 31 de l'actuel contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB énumère les dessertes qui doivent être assurées par des trains nationaux au-delà de la frontière. Cet

article fait également état de possibles améliorations concernant l'offre pour ce type de liaisons.

Qu'a-t-on déjà concrétisé dans le cadre de ces dispositions ? Quelles sont les conséquences financières pour la SNCB ? Y a-t-il une grande différence entre l'indemnité versée par la SNCB aux gestionnaires étrangers de l'infrastructure et l'indemnité en vigueur pour Infrabel ? Y a-t-il une différence de tarif entre le voyage aller et le voyage retour sur ce type de trajet ? Comment les différences éventuelles se justifient-elles ? Ce trafic transfrontalier sera-t-il aussi pris en compte dans les nouveaux contrats de gestion et pourrait-il conduire à l'ouverture de nouvelles gares ou de nouveaux axes ferroviaires ?

11.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Tous les vendeurs ont été informés de l'existence de ce tarif par les moyens habituellement en vigueur à la SNCB. Aucun problème du système de distribution n'a été constaté. L'existence de ce tarif particulièrement intéressant pour la clientèle sera néanmoins rappelée par une information ciblée et imminente destinée aux agents concernés.

(*En néerlandais*) Dans le cadre de l'article 31 de l'actuel contrat de gestion, il a déjà été procédé à la réouverture des liaisons suivantes : Virton – Rodange – Athus – Arlon ; Lille - Ostende pendant le week-end et Maastricht – Liège – Bruxelles (liaison IC). Ces liaisons sont déficitaires.

Étant donné que l'indemnité d'infrastructure due dans les pays limitrophes est aussi payée par l'opérateur national pour ces liaisons, la SNCB ne connaît pas les tarifs précis.

Le tarif en vigueur entre la dernière gare belge et la première gare étrangère est une combinaison des tarifs de la SNCB et du réseau étranger. De ce fait, il n'y a pas de différence de prix entre les trajets aller et retour.

Ce trafic transfrontalier est mentionné dans le nouveau contrat de gestion pour les liaisons existantes. Seule une étude approfondie permettrait d'envisager la création de nouvelles liaisons.

11.04 Kattrin Jadin (MR) : C'est tout ce que j'attendais. Comme vous le suggérez, il faudrait renforcer la sensibilisation des agents à l'existence de ce type de tarifs.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Je me réjouis de ces bonnes perspectives. Il me revient que ces relations transfrontalières seraient relativement onéreuses et qu'un grand nombre de clients potentiels donneraient dès lors la préférence à la voiture pour effectuer les trajets en question.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'encombrement des couloirs de la Gare Centrale de Bruxelles et les dangers potentiels" (n° 5154)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Des marchands ambulants occupent les couloirs de la Gare Centrale de Bruxelles, obstruant le passage et risquant d'aggraver la situation en cas d'incendie. Quel est l'avis des pompiers sur la question, si celui-ci a été sollicité ? Ces marchands s'acquittent-ils de redevances et au profit de qui ?

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Ce couloir est la propriété commune de la SNCB Holding, de la Ville de Bruxelles et de la STIB. Selon une convention, la gestion, l'entretien et la prévention incendie de ce couloir sont du ressort de la Ville de Bruxelles. Les vendeurs ambulants doivent demander à la Ville l'autorisation pour exercer leur activité commerciale.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : L'utilisation essentielle de ce couloir par des clients de la SNCB mériterait que votre département interpelle la Ville de Bruxelles. Il ne faudrait pas qu'en cas d'accident on se rejette mutuellement la responsabilité.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur

"la situation difficile du secteur postal britannique et les leçons à en tirer avant la libéralisation totale du secteur postal en Belgique" (n° 5166)

13.01 Camille Dieu (PS) : Une enquête indépendante réalisée en Grande-Bretagne met en évidence les effets concrets et mesurables d'une libéralisation trop rapide et trop agressive du secteur postal. Le rapport de l'enquête souligne que les seuls bénéfices enregistrés l'ont été pour les grandes entreprises, tandis que les citoyens et les PME n'en récoltent aucun. En outre, le marché ouvert risque de détruire le service universel.

Le PDG de la *Royal Mail*, Adam Crozier, dénonce le fait que la concurrence s'accapare la clientèle des grandes entreprises tout en laissant la société publique fournir le service universel et assurer la distribution des colis postaux, ce qui met en danger les services les moins rentables et le service universel.

Une telle situation dans un pays qui croyait aveuglément aux bénéfices de la libéralisation couplée à un régulateur fort mérite notre attention. Ne conviendrait-il pas de revoir notre propre situation à la lueur de ce qui se passe outre-Manche et, peut-être, d'actionner le principe de subsidiarité pour rendre la situation acceptable pour tous les usagers, personnes et entreprises de toutes tailles.

13.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : Deux ans après l'ouverture complète du marché britannique du courrier, l'opérateur historique *Royal Mail* occupe encore une position dominante, malgré la perte de gros contrats commerciaux. C'est le constat opéré par les consultants indépendants qui ont été chargés par le gouvernement britannique de passer en revue les services postaux avec un triple objectif : l'évaluation des impacts de la libéralisation sur *Royal Mail*, les opérateurs alternatifs et le consommateur ; le relevé des tendances du marché et de leur impact ; la détermination des moyens de maintenir le service universel à la lumière de ces tendances.

Depuis la libéralisation le 1^{er} janvier 2006, vingt-et-une entreprises ont obtenu une licence. Elles sont quasiment toutes actives dans la collecte du courrier auprès des entreprises. Peu sont actives dans la distribution du courrier. Toutefois, les prix d'accès au réseau négociés en 2005 avec le régulateur britannique, c.-à-d. le prix que *Royal Mail* facture à ses concurrents pour distribuer le courrier, sont aujourd'hui inférieurs aux coûts réels.

La concurrence a été plus forte que ce qu'avait prévu le régulateur. Les opérateurs alternatifs ont obtenu des parts de marché importantes en se concentrant sur les grands expéditeurs. Les grandes entreprises ont donc vu des avantages à la libéralisation. En revanche, les PME et les citoyens sont aujourd'hui confrontés à des prix plus élevés, sans alternative.

Cette évolution est similaire à celle de la Suède, où le marché a été libéralisé en 1993. En dix ans, les tarifs y ont baissé de 30 % environ pour les entreprises et y ont augmenté de 90 % pour le public.

Aujourd'hui, toujours selon ce rapport, la situation financière de *Royal Mail* est menacée et, par conséquent, le service universel l'est également.

Ce service est important, non seulement pour l'économie, mais aussi pour la cohésion sociale. Les prestataires du service universel doivent donc évoluer dans un marché équitable. Lors des prochaines décisions gouvernementales, je continuerai dès lors à insister sur la nécessité de conditions de concurrence équitables pour tous les opérateurs. Je resterai également attentive à ce que des mécanismes de financement adéquats existent pour le service universel.

Le nouveau cadre réglementaire relève de la compétence de M. Van Quickenborne. Cependant, en tant que ministre en charge du service public, je serai également très active dans ce débat.

13.03 Camille Dieu (PS) : Je vous soutiens dans votre volonté d'intervenir à ce sujet au sein du gouvernement. Je ne voudrais pas que ce dossier soit abandonné aux seuls soins de M. Van Quickenborne.

Nous serons attentifs au problème du financement du service universel et aux moyens de le résoudre afin de pérenniser ce service public ainsi que la fonction du facteur, à laquelle nous tenons beaucoup.

Ceci dit, si vous avez besoin d'un petit coup de main, on peut faire appel aux postiers car je sens qu'il sera un jour question de service minimum à la Poste !

L'incident est clos.

14 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'installation de distributeurs de billets dans les gares" (n° 5170)

14.01 André Perpète (PS) : La SNCB a décidé de doter certaines gares de distributeurs de billets. D'après mes informations, aucune gare de la province de Luxembourg n'a été retenue pour accueillir ce type de service. Sur quels critères les gares ont-elles été sélectionnées ? Dans quel délai des gares de la province de Luxembourg pourraient-elles être équipées ? Un distributeur de billets pourrait-il être placé à la gare d'Arlon dans le cadre des travaux de rénovation qui y sont prévus ?

14.02 Inge Vervotte , ministre (*en français*) : Dans une première phase, les distributeurs de billets sont installés dans les cinquante gares qui ont vu en 2006 le plus grand nombre de voyageurs à l'embarquement. Aucune gare de la province de Luxembourg n'est reprise dans cette liste. Toutefois, Arlon est cinquantième dans les statistiques de 2007. L'installation d'un distributeur pourrait, dès lors, y être envisagée dans une deuxième phase, lors des travaux de rénovation.

L'incident est clos.

15 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la présence d'anciens cadres retraités du Groupe SNCB au sein de filiales du Groupe SNCB" (n° 5183)

15.01 David Lavaux (cdH) : Dans certaines filiales de la SNCB, d'anciens cadres retraités du groupe ont été recrutés pour des activités opérationnelles. Certains se font même rémunérer par le biais d'une SPRL afin d'échapper aux limites imposées au cumul pension de retraite-salaire.

Etes-vous informée de cette situation ? Combien de ces SPRL sont-elles rémunérées par les filiales de la SNCB ? Ces pratiques relèvent-elles selon vous de la bonne gouvernance ? Existe-t-il des règles relatives au recrutement au sein des filiales ?

15.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les filiales du groupe SNCB peuvent faire appel à l'expertise qu'elles jugent nécessaire, y compris à des cadres supérieurs retraités du groupe. Ce type de contrat est conforme à la législation. Le nombre de ces contrats conclus via une SPRL est limité : deux cas me sont signalés.

Quant à la politique du personnel, elle est placée sous la responsabilité des filiales.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 29.