

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 28 SEPTEMBER 2009

Voormiddag

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

du

LUNDI 28 SEPTEMBRE 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

De voorzitter: Aangezien mevrouw Clément geen zitting meer heeft in onze Assemblee, is haar vraag nr. 14428 niet meer aan de orde.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het onderzoek van de Europese Commissie naar de staatssteun aan De Post" (nr. 14436)
- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de staatssteun die De Post heeft ontvangen" (nr. 14438)
- de heer Robert Van de Velde aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de doorlichting van De Post door de Europese Commissie" (nr. 14449)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de doorlichting van De Post door de Europese Commissie" (nr. 14455)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het onderzoek van de Europese Commissie naar de financiering van de Post" (nr. 14460)
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de overheidssteun aan De Post" (nr. 14470)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de doorlichting van De Post door de Europese Commissie" (nr. 14893)

01.01 De voorzitter: De heer Gilkinet trekt zijn vraag nr. 14436 in.

01.02 Ine Somers (Open Vld): De Europese Commissie voert een onderzoek naar alle ongeoorloofde vormen van staatssteun aan De Post vanaf 1992. De kosten voor De Post zouden heel hoog kunnen oplopen.

Hoe reageert de minister op het onderzoek? Hoeveel problemen heeft de EC aan de Belgische regering signaleerd? Om hoeveel geld zou het kunnen gaan en om hoeveel knelpunten? Kan de minister bevestigen dat het onder meer gaat om de 220 miljoen euro die De Post ontvangt voor de bedeling van de kranten? Klopt het dat er volgens de EC nieuwe elementen zijn? Acht de minister die steun nog steeds conform de Europese regels?

01.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De Europese Commissie voert een onderzoek naar de

financiering van De Post vanaf 1992. Alle concurrentieverstorende steunmaatregelen zullen moeten worden terugbetaald. Een lijst met problematische gevallen circuleert al langer. De steun voor de bedeling van de kranten wordt onderzocht, evenals een aantal steunmaatregelen die niet door de Belgische overheid werden aangemeld bij de Europese overheid.

Hoe reageert de minister op dit onderzoek? Hoeveel steunmaatregelen zullen er worden onderzocht? Weet de minister welke steunmaatregelen illegaal verleend werden? Waarom werden bepaalde steunmaatregelen verleend zonder ze te melden?

01.04 Valérie De Bue (MR): De Europese Commissie heeft een brief gericht aan de Belgische autoriteiten in verband met de staatssteun die sinds 1992 werd toegekend en die nog tot in 2010 zou lopen. Het probleem is blijkbaar dat het beheerscontract niet aan de Commissie werd meegedeeld. Klopt dat, en zo ja, waarom gebeurde dat niet? Wat zijn de grieven van de Commissie? Welke argumenten zullen de Belgische autoriteiten aanvoeren? Welke bedragen zouden er eventueel moeten worden terugbetaald?

01.05 Minister Steven Vanackere (Frans): Wat de voorgeschiedenis van deze zaak betreft, moet ik verwijzen naar mijn antwoorden tijdens de plenaire vergadering van 12 februari jongsleden (zie *Beknopt Verslag* 52 PLEN 82, blz. 14-18). Ondertussen heeft de Europese Commissie besloten een formele procedure in te stellen.

(Nederlands) Voor de periode 1992 – 2002 heeft de Belgische overheid in 2002 en 2003 gedetailleerde informatie verstrekt aan de EC. Ik denk niet dat er nieuwe elementen zijn die de EC ertoe kunnen brengen haar conclusies uit 2003 te herzien. Door kritiek van concurrenten van De Post heeft de EC beslist ook de periode 2003 tot 2008 te onderzoeken. De resultaten van het onderzoek worden in de lente volgend jaar verwacht.

(Frans) Het opstarten van een formele procedure is het normale gevolg van de vernietiging, door de rechtbank van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen, van de beslissing tot goedkeuring van de Europese Commissie betreffende een kapitaalsverhoging van De Post. België heeft daartegen hoger beroep aangetekend. De uitspraak van het Hof daarover wordt in 2010 verwacht. De vernietiging stelde overigens op een vermeende procedurefout.

(Nederlands) Het klopt dat het vierde beheerscontract 2005-2010 niet aan de EC werd voorgelegd omdat het volgens de Belgische overheid geen staatssteun impliceert. De compensatie van de openbare dienstverlening voldoet aan de vier criteria van het Altmark-arrest. De Post beantwoordt ook aan het criterium van de benchmarking van de kosten in vergelijking met andere operatoren. De overheid heeft in 2007 dat vierde beheerscontract al uitvoerig toegelicht aan de EC. Die informatie moet nu geüpdatet worden.

Ik wil dat deze Kamer weet dat de procedure vooral om procedurele redenen werd gelanceerd.

(Frans) De Post en mijn diensten werken ten volle samen met de Commissie en verdedigen de stelling dat er geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun.

Het standpunt van de Belgische regering is dat er geen sprake is van ongewettigde staatssteun en dat alle relevante criteria gerespecteerd zijn. De regering werkt nu samen met Europa om klaarheid te scheppen in dit alles. Naar onze inschatting hebben wij sterke argumenten. Het juiste criterium om de steun te beoordelen is volgens ons de volledige balans tussen de openbare dienstverlening die de overheid vraagt en het geheel van het bedrag dat daarvoor ter beschikking wordt gesteld.

01.06 Valérie De Bue (MR): Ik hoop net zo optimistisch te mogen zijn als u. Wat zijn echter de gevolgen indien uw argumenten toch zouden worden verworpen?

01.07 Minister Steven Vanackere (Frans): Ik ben niet optimistisch, maar veeleer realistisch. We hebben stevige argumenten waarmee we Europa kunnen uitleggen dat het geen staatssteun betreft. Als de Commissie toch zou besluiten dat het om staatssteun gaat, en dus dat een gedeelte van de gelden niet mocht worden toegekend conform de in het Altmarkarrest gehanteerde criteria, dan zou dat geld moeten

worden teruggestort aan de schatkist.

01.08 Ine Somers (Open Vld): Het zal ongetwijfeld heel wat tijd vergen om alle transacties sinds 1992 in kaart te brengen. Ik hoop alvast dat er niets negatiefs uit dat onderzoek zal komen. Hoe dan ook is het een goede zaak dat we dit dossier nu eindelijk zullen kunnen afsluiten.

01.09 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Ik mag dus concluderen dat de resultaten van het onderzoek in het voorjaar van volgend jaar bekendgemaakt zullen worden?

01.10 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Inderdaad, in de lente van 2010.

01.11 Camille Dieu (PS): Het vermelde bedrag van driehonderd miljoen is het bedrag dat in 2003 door de regering werd toegekend. Het gaat om de investering die aan De Post werd verleend. Destijds sprak de minister geruststellende taal en liet hij weten dat het in wezen ging om kritiek van het Europese Hof van Justitie aan het adres van de Commissie.

Vandaag is de toestand ernstiger, want men gaat nu terug tot in 1992 en niet tot in 2003, zoals voorheen. Daarom stel ik u mijn vragen opnieuw.

01.12 Minister Steven Vanackere (*Frans*): Men kan mijn uitspraken te geruststellend vinden, maar ik wil geen paniek zaaien. Het zou wel erg merkwaardig zijn dat ik zou verklaren dat die sommen werden toegekend zonder de nodige grondslag en zonder een correcte tegenprestatie op het vlak van de openbare dienstverlening. De procedure werd in de eerste plaats ingesteld omdat sommigen menen dat de motivering voor de toekenning van die sommen onvoldoende gegrond is.

Het is niet het volledige bedrag dat ter discussie staat. Het mag duidelijk zijn dat, in voorkomend geval, de toekenning slechts voor een deel van dat bedrag niet voldoende gemotiveerd zou zijn.

01.13 Camille Dieu (PS): Ik stelde u ook een vraag in verband met beheerscontracten die aan de Commissie moesten worden overgezonden. Is dat ook gebeurd?

De **voorzitter**: De steun die aan De Post wordt toegekend in ruil voor bepaalde diensten doet al een aantal jaren een probleem rijzen. Als ik het goed heb, werd het bedrag jaarlijks bepaald. Sinds het vierde beheerscontract is het probleem echter definitief geregeld en werden de criteria van het Altmarkarrest strikt in acht genomen. Het probleem heeft dus betrekking op de voorgaande jaren, waarvoor er bezwaren zouden bestaan wat het beheer van de postchequerekeningen en de steun aan de pers voor de krantenbezorging betreft.

01.14 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Ik wil nogmaals benadrukken dat men het geheel van de geldstromen naar De Post moet afwegen tegen het geheel van de verplichtingen op het gebied van publieke dienstverlening. Sinds het Altmark-arrest bestaat er een aantal criteria om de wettigheid van staatssteun te beoordelen. Maar voor alle transacties die dat arrest voorafgingen, geldt alleen dat er een evenwicht moet zijn tussen de betaalde sommen en de verplichtingen die daar tegenover stonden. In het licht van dit criterium is er volgens ons geen sprake geweest van buitensporige vergoedingen.

01.15 Camille Dieu (PS): Indien blijkt dat er steun werd verleend aan de pers, gaat het om een enorm bedrag in het kader van de activiteiten van De Post. Voor De Post zou het dan ook een goede gelegenheid zijn om daarvan af te stappen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14599 van de heer Flahaux wordt uitgesteld.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer **Éric Thiébaud** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geruchten over de sluiting van het station van Quaregnon" (nr. 14645)
- mevrouw **Juliette Boulet** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken,

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gerucht dat het station van Quaregnon zou worden gesloten" (nr. 14685)

- mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van stations" (nr. 14980)

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de geruchten over de sluiting van het NMBS-station van Quaregnon" (nr. 15006)

02.01 Camille Dieu (PS): Inmiddels hebben we van de burgemeester van de betrokken gemeente een antwoord gekregen.

De **voorzitter**: Mevrouw Boulet, wil u uw vraag toch stellen?

02.02 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): De minister weet misschien meer.

02.03 Camille Dieu (PS): Geruchten deden de ronde dat het station van Quaregnon zou worden gesloten. Ondertussen heeft de burgemeester evenwel laten weten dat het station enkele dagen dicht is geweest wegens werken en door de afwezigheid van personeel. Hij heeft echter de verzekering gekregen dat het station niet zal worden gesloten.

02.04 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Ik heb mevrouw Vervotte eerder al ondervraagd over de investeringen in de stations van de Borinage, onder meer in Quaregnon. Zij antwoordde toen dat de parking van dat station gemoderniseerd zou worden. Het zou toch wel paradoxaal zijn dat men de loketten zou sluiten en het personeel zou schrappen, en tegelijk de parkeergelegenheid zou willen uitbreiden.

Meer dan vijfhonderd personen maken dagelijks gebruik van dit station; in het weekend zijn het er honderdvijftig. Ik zou het zeer zorgwekkend vinden, mochten die geruchten blijken te kloppen.

02.05 Minister Steven Vanackere (Frans): Er is nooit sprake geweest van de sluiting van station van Quaregnon, noch van de afschaffing ervan als stopplaats van de trein. De sluiting van het loket is al evenmin aan de orde, al werd een tijdelijke sluiting wel overwogen ten gevolge van een plotse afwezigheid van een groot deel van het verkoopspersoneel.

Het is niet de bedoeling de reizigersparking uit te breiden, wel wordt die parking gemoderniseerd. De werken behelzen het aanbrengen van een koolwaterstofverharding en de verbetering van de verlichting. Het kostenplaatje van die werken wordt op 170.000 euro geraamd. De aanbesteding vond plaats op 9 september en de werken zouden normaal gezien eind oktober van start gaan.

02.06 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Dank u voor het ontkrachten van die geruchten. Het is ons doel de openbare dienstverlening in stand houden, vooral in die regio's waar de economie soms wat slabakt.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de samenwerking tussen de Belgische en de Congolese Post" (nr. 14809)

03.01 François Bellot (MR): Naar ik vernomen heb, zijn er contacten geweest tussen de Belgische Post en de *Office congolais des Postes* in verband met de reorganisatie van de postale activiteiten in Kinshasa en de verwerking van de internationale brievenpost in Congo.

Hoever staan de onderhandelingen en in welk kader vinden ze plaats? Werd er al een protocolakkoord ondertekend tussen de Belgische Staat en Congo en/of tussen De Post en de *Office congolais des Postes*?

03.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De Post gaat na of er een samenwerking kan worden opgezet met de *Office congolais des Postes et Télécommunications* (OCPT). Daartoe bracht een vertegenwoordiger van De Post een bezoek aan Kinshasa. Die samenwerking zou betrekking kunnen hebben op de

reorganisatie van de postale activiteiten in Kinshasa en op de verwerking van de internationale brievenpost van de Democratische Republiek Congo.

De haalbaarheidsstudie is aan de gang. Indien deze positief uitvalt, moet er een businessplan worden voorgelegd aan het directiecomité en aan de raad van bestuur van De Post.

Er werd tot nog toe geen protocol ondertekend door de partijen.

Het incident is gesloten.

04 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

- de heer Georges Gilkinet tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo: het industrieel plan van de NMBS en de mogelijkheden tot herkapitalisering door de Belgische Staat" (nr. 354)
- de heer François Bellot aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toestand bij B-Cargo" (nr. 14811)
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 14812)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de situatie van B-Cargo" (nr. 14845)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 14903)
- de heer Roel Deseyn aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo en haar personeel" (nr. 14929)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 14968)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de zorgwekkende financiële toestand van B-Cargo" (nr. 15017)
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 15058)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 15063)

04.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): B-Cargo, de goederendivisie van de NMBS, staat op een kruispunt in haar bestaan. De verliezen zijn zo aanzienlijk dat er nieuwe strategische keuzen moeten worden gemaakt.

Tijdens de hoorzittingen van enkele weken geleden werd het probleem in zijn context geplaatst: er werd gewezen op het dalende volume van het goederenvervoer per spoor en op de structurele noodzaak om de bedrijfsmiddelen te behouden en te ontwikkelen. Er werd geopperd dat bepaalde sectoren van het goederenvervoer per spoor overheidssteun zouden kunnen krijgen zonder dat een en ander in strijd zou zijn met de Europese richtlijn van juli 2008. Indien de rendabele sectoren van het goederenvervoer gefilialiseerd zouden worden, bestaat het risico dat B-Cargo met de minder interessante activiteiten blijft zitten en afstevent op een faillissement.

Ik heb kennis genomen van het businessplan dat op 24 augustus jongstleden door de NMBS aan de vakbonden werd voorgesteld; het is lang, vaag en het volstaat niet om B-Cargo te redden en te herstructureren. Dit plan heeft nadelige gevolgen op drie vlakken: er gaan arbeidsplaatsen verloren, het statuut van de spoorwerknemers wordt uitgehold en de infrastructuur wordt in bepaalde zones verlaten. Er wordt ook gedacht aan een volledige stopzetting van de activiteiten of aan de verkoop van B-Cargo.

Welk denkspoor in het businessplan van B-Cargo heeft uw voorkeur? Bent u bereid andere, ambitieuzere ideeën te overwegen? Zou u de door B-Cargo beheerde infrastructuur opnieuw kunnen overdragen aan de infrastructuurbeheerder Infrabel, die deze in een globaal plan voor het goederenvervoer zou kunnen opnemen?

Bent u bereid het nodige te doen opdat B-Cargo kan herkapitaliseren? Welke argumenten zal u bij de Europese Commissie aanvoeren met betrekking tot deze en de vorige herkapitalisaties? Welk alternatief plan hebt u achter de hand?

Bent u bereid bepaalde onderdelen van het goederenvervoer per spoor uit hoofde van het milieuvoordeel te beschouwen als een openbare dienst?

Welke initiatieven neemt de NMBS teneinde de vraag naar goederentransporten per spoor aan te zwengelen? Moet er niet worden gedacht aan multimodale platformen, als nieuwe troef in de concurrentiestrijd, om nieuwe klanten aan te trekken voor het vrachtvervoer per spoor? Is er geen overleg met de Gewesten nodig?

Zal de concentratie van het onderhoud van de locomotieven en de daarbij benodigde resources in één Gewest (de werkplaatsen in Antwerpen) niet leiden tot een verlies aan expertise in de andere Gewesten? Moet er voor de ontwikkeling van het goederenvervoer in het gehele land niet voor een evenwichtiger spreiding worden gezorgd? Wordt er overwogen de werkplaatsen open te stellen voor externe operatoren, wier materieel dan door B-Cargo onderhouden of hersteld zou kunnen worden? Wat zal er in de toekomst gebeuren met de terreinen die B-Cargo niet langer zou gebruiken?

Hoeveel banen staan er bij B-Cargo op de tocht? Is er een bedrijfsplan? Waarom werd dat plan niet aan de werknemersvertegenwoordigers meegedeeld? Welke garanties zijn er dat het personeel in andere NMBS-dochterondernemingen aan de slag zou kunnen? Welke garanties zijn er voor het behoud van het statuut?

04.02 François Bellot (MR): De terugloop van de activiteit bij B-Cargo komt er op een ogenblik dat deze NMBS-dochter tekenen van verzwakking toont na de door Europa geëiste verzelfstandiging. Naast de al geprogrammeerde structurele maatregelen moeten er ook conjuncturele maatregelen worden genomen.

Om zijn rekeningen in evenwicht te brengen zou B-Cargo zijn bedrijfskosten met honderd miljoen euro moeten verminderen en nieuwe stappen moeten doen om zijn commerciële activiteiten te versterken.

Volgens sommigen zou die nieuwe organisatie 900 banen doen verdwijnen en tot een grotere flexibiliteit van de werknemers leiden.

Hoe staat het met die nieuwe organisatie die het mogelijk moet maken het evenwicht van de rekeningen tegen 2011-2012 te herstellen? Hoe staat het met de goedkeuring door de Europese Commissie van de kapitaalsverhoging in 2004? NMBS Exploitatie en Infrabel zullen duizenden mensen in dienst nemen om de natuurlijke afvloeiingen op te vangen. Zullen die banen in de eerste plaats gaan naar de 900 werknemers die hun job verliezen?

04.03 Patrick De Groote (N-VA): Eigenlijk is het industrieel plan dat in augustus werd opgemaakt voor B-Cargo, het plan van de laatste kans. Uit de cijfers voor de periode januari tot april 2009 blijkt dat het marktaandeel van de goederendivisie van de NMBS zakte van 92 naar 86 procent. Dat aandeel zou nog lager liggen mochten de concurrenten toegang hebben tot de rijpaden.

Waarom verliest B-Cargo marktaandeel tegenover de andere spoorwegvervoerders? Welke garanties heeft men dat de bestuurders deze keer wel de juiste strategische keuzes hebben gemaakt? Hoeveel geld wil de Belgische Staat vrijmaken om B-Cargo er bovenop te helpen? Frankrijk heeft via een herstelplan vorige week 7 miljard euro vrijgemaakt. Kunnen wij hiertegen wel concurreren?

Kan de minister duidelijkheid verschaffen over personeelsverschuivingen van B-Cargo naar andere entiteiten van de Belgische Spoorwegen? Het strategisch plan is op 24 augustus aan de vakbonden voorgelegd. Hoe verloopt het sociaal overleg hierover?

04.04 David Geerts (sp.a): Op een hoorzitting over het goederenvervoer per spoor zei iedereen dat het vijf over twaalf is. Bij het personeel is de onrust groot: men spreekt over vijfhonderd tot

negenhonderd afvloeiingen. In het publicatierapport van de NMBS wordt voor 2008 gesproken over 121 miljoen euro verlies en voor 2009 wordt het verlies door diverse bronnen geschat op 168 miljoen euro. Evolueert dit zo verder, dan dreigt het faillissement in 2012.

Hoe ver staat het met het herstructureringsplan? Wordt een verdere filialisering van B-Cargo overwogen? Wat is het resultaat van de filialen IFB, Rail Force en Xpedis en welke invloed heeft dit op heel de situatie?

Overweegt men overheidssteun voor de cargosector, zoals in Frankrijk? Wat is het verwachte banenverlies? Hoe zullen de afgevoelde personeelsleden opnieuw worden ingezet? Tot nu toe heb ik nog steeds geen evaluatie gezien van het eerste herstructureringsplan van 2004. Wat is de verhouding tussen het structurele en het conjuncturele verlies in het bedrag van 121 miljoen euro? Wat zijn de kosten voor de ongebruikte rijpaden in de voorgaande jaren? In het jaarverslag van de NMBS staat een materiaaltabel, maar in welke verhouding worden die locomotieven en wagens aangewend voor de reizigers enerzijds en de cargo anderzijds?

04.05 Ine Somers (Open Vld): Zonder herstructureringen is de verkoop of het faillissement van B-Cargo volgens verschillende specialisten niet langer uit te sluiten. Het industrieel plan van B-Cargo steunt daarenboven op de goedkeuring van de kapitaalverhoging van B-Cargo door de Europese Commissie, evenals op een bijkomende kapitaalverhoging van 644 miljoen euro voor de NMBS. Kan de minister dit bevestigen? Hoe staat het met de interne hervormingen? Wat is de positie van de regering ter zake? Wanneer zal de Europese Commissie definitief uitsluitsel geven over deze kwestie? Wordt er eventueel ook rekening gehouden met een verkoop of een faillissement van B-Cargo en wat zouden daarvan de gevolgen zijn?

04.06 Roel Deseyn (CD&V): Het zou een drama zijn inzake tewerkstelling en veiligheid als wij zomaar zouden besluiten dat B-Cargo geen levensvatbaar project meer is. Goederenvervoer is een complexe zaak, waarin men binnen de administratie misschien onvoldoende inzicht heeft.

In het plan wordt een grote polyvalentie en soepelheid gevraagd van het personeel als het gaat om werkuren of het combineren van verschillende functies. Dat is zeker niet bevorderlijk voor de veiligheid, zoals uitgebreide studies hebben uitgewezen. Vaak zien we dat privéoperators niet zo streng omspringen met het veiligheidsaspect als de klassieke maatschappij.

Terecht wordt ook gekeken naar het management. Kan op het aantal niet-gebruikte en toch afgehuurde rijpaden niet flink bespaard worden?

In het kader van de kapitaalverhoging zijn er meningsverschillen te horen tussen de holding en de maatschappij van de NMBS. Waarom die tweedracht tussen verschillende topmanagers?

Het gaat er in essentie om of men bij de herstructurering in eerste instantie denkt aan het uitbreiden van het takenpakket en het terugschroeven van de opleiding of dat men ook kiest voor ingrepen in materieel en infrastructuur, met alle implicaties die beide scenario's hebben voor de veiligheid. Welke impact zullen de plannen hebben voor de evolutie van de werkgelegenheid? Welke overgangsmaatregelen zijn er? Welke rol kunnen rekruteringen in andere segmenten van de NMBS-Groep spelen in de reorganisatie? Wat zal de flexibiliteit concreet betekenen voor het personeel?

Wat zijn volgens de minister in de toekomst de kerntaken van B-Cargo? Hoe staat de minister tegenover de aanwezigheid van een publieke of semipublieke operator als B-Cargo in een gedeeltelijk geprivatiseerd spoorverkeer? De mooie kersen waren al ingepikt door de alternatieve operators, B-Cargo moest de publieke dienstverlening garanderen, die misschien minder rendabel is. Als die complementariteit wegvalt, heeft dat natuurlijk heel wat economische en ecologische gevolgen. Dan worden delen van de markt niet meer bediend, en dat is nefast voor een duurzame mobiliteit.

04.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): In het voorjaar sprak men reeds van de catastrofale toestand van B-Cargo. Inmiddels is de situatie dermate verslechterd dat men al spreekt over een verkoop, een drastische afslanking of zelfs een stopzetting van de activiteiten. De pers bericht dat de stopzetting of de verkoop twee

mogelijke scenario's zijn en dat de minister dit dossier momenteel bestudeert. De Staatssecretaris van Mobiliteit, de heer Schouppe, wees er in het voorjaar in een interview op dat B-Cargo veel flexibeler, efficiënter en rendabeler zal moeten gaan werken. De kostprijs ligt nog veel te hoog en de NMBS biedt ook geen totale dienstverlening aan die de hele transportketen bestrijkt. Heeft B-Cargo volgens de minister dan nog wel een toekomst en hoe ziet die er uit?

04.08 Camille Dieu (PS): Begin september was de berichtgeving veeleer geruststellend, en was er in de pers sprake van de indienstneming van meer dan duizend mensen bij de NMBS in het eerste semester van 2009. Intussen moet dat aantal weer wat worden teruggeschroefd als gevolg van de herstructurering van B-Cargo.

Volgens recentere informatie zouden er tegen begin 2011 meer dan 900 banen verdwijnen. Bevestigt u dat? Kan u bevestigen dat de NMBS-directie meer flexibiliteit van de werknemers van B-Cargo wil eisen? Wat is de stand van de besprekingen met de sociale partners?

Wil de NMBS die maatregelen uitbreiden tot het spoorwegpersoneel in zijn geheel? Heeft de NMBS, in tegenstelling tot de Franse spoorwegmaatschappij, ervoor gekozen banen te schrappen bij B-Cargo, in plaats van metterdaad een echt beleid voor het goederenvervoer per spoor te ontwikkelen?

04.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Dit is een enorm belangrijk dossier. De toestand is bijzonder ernstig. B-Cargo dreigt, als wij niets doen, failliet te gaan in 2012. Ik heb cijfers gezien die het verlies voor 2009 ramen op 188 miljoen euro, nog meer dan in 2002, toen de situatie al dramatisch werd genoemd.

Dat de komende maanden een industrieel plan zou worden voorgesteld aan de raad van bestuur is goed nieuws, want dit betekent dat de NMBS kennelijk nog gelooft in een toekomst voor B-Cargo. In dat plan zitten voorstellen voor herstructureringsmaatregelen, maar de overheid moet vooral kijken naar de kapitaalbreng.

Volgens de verklaringen van de heer Descheemaeker zou B-Cargo in verschillende fases 1.239 miljoen euro krijgen. Daarvan is al 595 miljoen euro gestort. B-Cargo zou dus ook nog de resterende 644 miljoen euro moeten krijgen vanuit de holding. De Europese Commissie voert daar een onderzoek naar uit. Hoe ver staat het met dat onderzoek? En zal het mogelijk zijn dat bedrag door te storten?

De Commissie zegt ook dat er geen staatssteun mag komen op de geliberaliseerde markt. Maar kan ze het voor één keer nog vóór 31 december 2009 toestaan op voorwaarde dat er herstructureringsmaatregelen aan gekoppeld zijn? Om dat mogelijk te maken, moet B-Cargo mogelijk ook in een afzonderlijke juridische entiteit worden ondergebracht. Zal dat gebeuren of blijft B-Cargo deel uitmaken van de NMBS?

04.10 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Dit dossier is van fenomenaal belang op drie verschillende niveaus: de werkgelegenheid, de manier waarop wij in de toekomst het goederenvervoer willen organiseren – met implicaties voor de beste modale shift en het milieu – en voor de toekomst van de NMBS-groep.

B-Cargo ontwikkelt zijn activiteiten op een markt waarop de concurrentie speelt. Er is geen beheercontract voor die activiteiten. Dat betekent dat mijn positie als minister hier ook anders is. Ik zal, waar ik kan, mijn invloed aanwenden om de zaken in een bepaalde richting te sturen, maar ik kan mij niet in de plaats stellen van het management, dat in de sociale dialoog een grote verantwoordelijkheid draagt.

De NMBS probeert alleszins het industrieel plan te verfijnen voor de activiteiten van B-Cargo. Gezien de impact ervan voor het personeel zijn er sinds november 2008 onderhandelingen opgestart met de vakbonden. Ik wil hier wel spreken over alles wat die onderhandelingen vooruit kan helpen, maar zal niets zeggen over alles wat ze kan bemoeilijken. Want dat zou van onverantwoord gedrag getuigen.

In verband met het industrieel plan zijn twee zaken van essentieel belang: enerzijds een toekomstvisie op de beoogde marktpositie, met daarbij een antwoord op de vraag in welke segmenten B-Cargo actief wil blijven,

en anderzijds een eerlijke blik op de kostenstructuur van de organisatie. Voor beide elementen zijn beslissingen nodig, liefst op basis van een consensus. En ik wil onder geen beding dat verklaringen van mijn kant hierbij stokken in de wielen zouden steken.

In verband met de timing ben ik het ermee eens dat we geen tijd meer mogen verliezen. Voor een van de mogelijke sporen moeten we met Europa spreken. Dat mag niet onvoorbereid gebeuren. Ik benadruk dat we in de komende dagen tot duidelijke conclusies moeten komen rond een industrieel plan dat ieders goedkeuring wegdraagt of waartegen geen negatieve obstructie bestaat.

Als B-Cargo een kans wil maken om te overleven, moeten we de situatie van het personeel bekijken. Volgens een eerste raming zouden inderdaad negenhonderd arbeidsplaatsen bedreigd zijn. Maar dat mag geen reden zijn tot paniek, want de uitdaging voor de NMBS moet er precies in bestaan om voor de mensen die zo vrij komen de gepaste taken te vinden.

De NMBS moet de komende tien jaar ongeveer 40 procent van de personeelsleden vervangen. Voor alle medewerkers van de groep die bereid zijn over te stappen naar een ander onderdeel van de groep, zouden er dus mogelijkheden bestaan om hun job te behouden.

Tussen 2003 en 2007 was er een verbetering van de resultaten van B-Cargo maar dat leidde in 2007 nog niet tot een financieel evenwicht, zodat de groep nog niet voldoende gewapend was tegen de huidige crisis.

(Frans) In oktober 2008 vroeg toenmalig minister Vervotte de NMBS om haar tegen januari 2009 een saneringsplan voor B-Cargo voor te leggen. De vastgestelde structurele schuld bedraagt 85 miljoen euro, te verhogen met 30 miljoen euro als gevolg van de economische crisis.

Het goederenvervoer per spoor doet het slecht in heel Europa. In vergelijking met 2008 is de vervoerde tonnage tijdens het eerste semester van 2009 gedaald met 33 procent bij de SNCF, met 25 procent in Duitsland, met 35 procent in Spanje en met 34 procent in Zwitserland. Bij B-Cargo is er een daling met 41 procent.

(Nederlands) De verklaring daarvoor heeft deels te maken met de keuzes van B-Cargo om een actieve rol te spelen in welbepaalde marktsegmenten van het grondstoffenvervoer. Dat is een kracht als er geen crisis is, maar het speelt de groep parten in tijden van grote crisis zoals nu.

Voor men lichtzinnig concludeert dat een verkeerde strategie werd gevolgd, moet men bedenken dat een herstel van de economie ook een herstel van B-Cargo zal betekenen.

Dit alles is niet alleen een verhaal van hoe men zich op de markt positioneert, maar ook van de kostenstructuur van de organisatie.

(Frans) Met het industrieel plan moeten de maatregelen die in de periode 2002-2008 werden genomen, geconsolideerd worden: men moet zich toespitsen op de activiteiten van een sterke, regionale operator, op het beheer van de internationale verbindingen die over ons grondgebied lopen en op gespecialiseerde activiteiten in bepaalde marktsegmenten. Er komt ook een nieuw vervoersplan dat het aantal treinen op de belangrijkste assen rationaliseert zonder capaciteitsverlies, het werk wordt anders georganiseerd en er zal meer flexibiliteit gevraagd worden van het personeel.

De keuze voor een bepaalde juridische of organisatorische structuur voor het goederenvervoer en de gevolgen daarvan voor het personeel maken eveneens deel uit van dat plan, waarin geen rekening wordt gehouden met een eventuele wijziging in de kapitaalstructuur van de NMBS-Groep.

Het vakbondsoverleg geschiedt op basis van een document dat op 23 september in het stuurcomité werd besproken. Tijdens de volgende vergadering van dat comité, begin oktober, zou moeten worden beslist op grond waarvan een akkoord tot stand kan komen.

(Nederlands) Ik ken als voogdijminister natuurlijk het industrieel plan dat de NMBS op de onderhandelingstafel met de sociale partners heeft gelegd. De discussie over de financiële structuur van de NMBS-Groep moet in de eerste plaats binnen de groep worden gevoerd.

Uiteraard moeten we rekening houden met de Europese regels, vooral die over de liberalisering van de sector. De richtsnoeren van 22 juli 2008 van de Europese Commissie beschrijven duidelijk onder welke voorwaarden een staatstussenkomst eventueel nog toegelaten zou zijn. Ik heb in ieder geval aan de EC laten blijken dat ik die optie open wil houden.

Over de verenigbaarheid van al doorgevoerde kapitaalsinbreng met de Europese regelgeving heeft de Belgische Staat eind augustus geantwoord op de bijkomende vragen van de Europese Commissie. Wanneer er reactie zal komen, weet ik niet.

Ik zie nog toekomst voor B-Cargo als kleine operator, zelfs met een publieke poot. Als we perfecte dienstverlening beschouwen als een grote toegevoegde waarde in onze economie, dan kunnen we die beter verlenen met een eigen partner. Dat is beter dan de meerwaarde gerealiseerd te zien door buitenlandse bedrijven die dan ook met de bulk van de verdiensten gaan lopen.

Ja, er is dus een toekomst. Er is zeker ook een voldoende grote wil om de NMBS daar een rol in te geven. Mijn 'ja' is echter conditioneel. Men zal in de heel nabije toekomst belangrijke keuzes moeten maken over hoe men die ambitie wil waarmaken, los van taboes en slogans. Het industriële plan betekent ook dat er efficiënter moet kunnen worden gewerkt.

Wie denkt dat er niets moet veranderen, vergist zich. Er moet ook aan de inhoud worden gewerkt en we moeten op een ernstige manier, liefst in goed sociaal overleg, tot belangrijke beslissingen komen.

Ik kan in het Parlement alleen oproepen om vrij snel tot een akkoord te komen over een industrieel plan, waarachter de overheid zich zoveel mogelijk zal scharen, binnen het kader van de Europese regels.

04.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik deel uw bekommernis en vind ook dat men de lopende onderhandelingen alle kans van slagen moet geven. Niettemin ben ik van oordeel dat een sociaal akkoord zonder ambitieus industrieel plan of toekomstvisie betekent dat men alle lasten op één partij afwentelt. Het goederenvervoer per spoor blijft een noodzaak. Daarom moet er ter zake een toekomstvisie ontwikkeld worden: een openbare of semiopenbare operator biedt op dat vlak meer waarborgen dan een louter commerciële.

Ik vraag u ook toe te zien op het behoud van het eenheidsstatuut van de werknemers en te onderzoeken hoe B-Cargo kan worden gereorganiseerd zonder afbreuk te doen aan de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor. De komende weken zal ik u opnieuw interpellieren, meer bepaald over de samenwerking op dit vlak met de Gewesten.

04.12 François Bellot (MR): Ik heb begrepen dat B-Cargo een Belgisch bedrijf blijft, dat niet afhankelijk wordt van een grote operator. Ik heb eveneens begrepen dat u voorstander bent van een gespecialiseerde dienstverlening, afgestemd op de behoeften van onze bedrijven.

Wat de heroriëntering van het personeel betreft, moet er in de eerste plaats gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden die zich aandienen in zuster takken of dochterondernemingen van de NMBS. Het zou misschien wenselijk zijn dat u de NMBS-directie in dat verband een niet mis te verstaan signaal geeft.

04.13 Patrick De Groote (N-VA): Het antwoord van de minister was algemeen, maar dat is te wijten aan het feit dat hij de onderhandelingen alle kansen wil geven. B-Cargo ligt ons allemaal na aan het hart en niemand wil een verdere uitverkoop van België aan het buitenland. Dat de toestand ernstig is, moet iedereen beseffen, ook de sociale partners. Werkgelegenheid en regionale verdeling zijn belangrijke aspecten, maar die mogen niet alles overheersend boven de commerciële belangen worden geplaatst. Gebeurt dat wel, dan zullen we eindigen met een zwaar concurrentienadeel. Er is dus nog toekomst voor B-Cargo, mits de komende dagen de juiste keuzes worden gemaakt.

04.14 David Geerts (sp.a): Als alle fracties vragen stellen over een onderwerp, dan betekent zulks dat er ongerustheid is. De minister bevestigt dat die ongerustheid terecht is. Het sociaal overleg moet in de komende uren en dagen uiteraard alle kansen krijgen. We zullen dit item verder behandelen in de komende weken naargelang van de resultaten van de onderhandelingen tussen de sociale partners. Wat met B-Cargo

gebeurt kan immers grote gevolgen hebben voor de hele groep.

04.15 Ine Somers (Open Vld): Ik begrijp dat de minister discreet moet blijven over sommige aspecten. Het is in elk geval een goede zaak dat hij bereid is om waar mogelijk zijn invloed uit te oefenen. Dit project kan alleen slagen als alle partijen beseffen dat het al vijf over twaalf is.

04.16 Roel Deseyn (CD&V): Ik ben het ermee eens dat B-Cargo kan voortbestaan als een kleiner bedrijf dat zich op bepaalde niches richt. Maar om op lange termijn een meerwaarde te hebben, moet het bedrijf werken aan complementariteit. Als B-Cargo zou verdwijnen, dan zou er voor veel bedrijven geen alternatief aanbod via het spoor meer overblijven. In het belang van de economische leefbaarheid van het bedrijf én de duurzame ontwikkeling is het daarom aangewezen dat B-Cargo ernaar streeft complementair te zijn met de privétransportbedrijven.

04.17 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik ben blij dat de minister de ernst van de situatie inziet - ik hoop alleen dat ook alle andere spelers dat doen!

04.18 Camille Dieu (PS): Ik vroeg u of de NMBS van plan is de maatregelen die ze op B-Cargo wil toepassen, uit te breiden tot het spoorwegpersoneel in zijn geheel, maar op die vraag heeft u niet geantwoord. In een televisie-uitzending klaagde gedelegeerd bestuurder van de NMBS Marc Descheemaeker nochtans over de statutaire bescherming van het spoorwegpersoneel, en hij liet doorschemeren dat de maatregelen inzake het goederenvervoer als een testcase voor het reizigersverkeer moesten worden gezien.

Het zijn vooral de werknemers die de lasten zullen moeten dragen. Het spoorwegpersoneel wil zijn statuut en zijn uniciteit niet verliezen. Ik hoop dat er daadwerkelijk overleg zal worden gepleegd.

04.19 Jef Van den Bergh (CD&V): De situatie van B-Cargo is zeer ernstig. Het bedrijf maakt 6 euro verlies per seconde! Ik hoop dan ook dat er voor 31 december een herstructureringsplan klaarligt.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer Jan Peeters tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de brand in het station van Herentals en de gevolgen ervan voor de treinreizigers uit de Kempen" (nr. 363)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de erbarmelijke kwaliteit voor Kempense treinreizigers" (nr. 14740)
- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "problemen op bepaalde treinlijnen (Kempen, Tongeren)" (nr. 14775)
- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de dienstverlening van de NMBS in de Kempen" (nr. 14923)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen met het treinverkeer van en naar de Kempen" (nr. 14967)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "treinproblemen in de Kempen" (nr. 15062)

05.01 Jan Peeters (sp.a): De problemen na de brand in het station van Herentals blijven aanslepen. Volgens de lokale politie lag een ontbrekende aarding aan de oorzaak van de brand. Deze koperen aarding was vijf weken voordien gestolen, maar nog steeds niet vervangen. Hoewel het probleem gekend was, werd er toch een test uitgevoerd zonder de aarding, wat een ontploffing heeft veroorzaakt in het seinhuis. Hierdoor werd het volledige seinnetwerk van de Kempen verstoord en brandde het hele gebouw af.

Klopt deze versie van de feiten? Welke maatregelen zijn er genomen om een herhaling van de feiten te vermijden? Werden de procedures die men dient te volgen bij een koperdiefstal, bijgesteld? Welke herstellingswerken zijn er gepland en hoeveel tijd en geld gaan die kosten? Zal het seinhuis in Herentals heropgebouwd worden of zijn de geruchten waar dat alles overgebracht zal worden naar Berchem?

De overlast ten gevolge van het ongeval is zeer groot geweest. Ondertussen is de oude dienstregeling hersteld, maar in de eerste week liep het treinverkeer alweer helemaal in het honderd. De NMBS heeft geprobeerd de reizigers zoet te houden met ontbijtkoeken en twee Sorry Passen, maar daar zijn de reizigers niet tevreden mee. Is het niet mogelijk om de gedupeerde pendelaars een financiële compensatie aan te bieden? Het is ook duidelijk geworden dat de crisiscommunicatie van de NMBS nog zwaar tekortschiet. Wordt daar iets aan gedaan?

05.02 David Geerts (sp.a): In juni waren we teleurgesteld te vernemen dat er nog geen concreet project bestond voor een betere spoorontsluiting van de Kempen, maar alleen plannen die nog verder bestudeerd moesten worden. De manier waarop de NMBS is omgegaan met de gevolgen van de brand in Herentals, bevestigt nu opnieuw onze indruk dat de Kempen geen prioriteit zijn voor de spoorwegmaatschappij. Wat is de oorzaak van de nog steeds te beperkte treincapaciteit? Welke maatregelen worden er genomen om op korte termijn het reizigerscomfort te verbeteren? Welke maatregelen worden er op lange termijn genomen voor een betere ontsluiting van de Kempen?

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Het is bekend dat de perifere regio's van het land stiefmoederlijk behandeld worden door de spoorwegen. Ik begrijp natuurlijk dat de brand in Herentals een geval van overmacht was. Maar op het vlak van communicatie met de reizigers schoot de NMBS duidelijk tekort. Zo is de website met de uurregelingen niet aangepast. Er zijn ook structurele problemen, zoals het feit dat er nog steeds geen rechtstreekse verbinding is naar Brussel op de piekuren. Verder is een deel van het net nog niet geëlektrificeerd. Het valt te vrezen dat de Spaanse diesellocomotieven het tijdens de herfst en winter het opnieuw zullen laten afweten, en er is te weinig buffercapaciteit voorhanden. Ik pleit ervoor om extra dieselstellen in te zetten die M6-rijtuigen kunnen trekken.

05.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Bij vele reizigers bestaat terecht ongenoegen over de slechte dienstverlening in de Kempen. Ook bij de recente problemen was het gebrek aan communicatie bijzonder storend. Heel wat reizigers hebben het probleem in lezersbrieven beschreven. De Kempen worden op het vlak van mobiliteit en spoorwegen al jaren stiefmoederlijk behandeld.

Met welke maatregelen wil de minister de reizigers ervan overtuigen dat de ellende voor reizigers van en naar de Kempen eindelijk zal ophouden?

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): De treinproblemen in de Kempen zijn al jaren bekend. De vorige minister heeft een aantal maatregelen genomen om tot verbeteringen te komen, bijvoorbeeld met het gebruik van dubbeldekkers vanuit Turnhout. Ook een aantal structurele verbeteringen, zoals de elektrificatie van lijn 15, wordt in het vooruitzicht gesteld.

De oorzaak van de huidige problemen is een geval van overmacht, namelijk een brand in een seinhuis. Het crisismanagement bij de NMBS en Infrabel was op het ogenblik van de feiten verwarrend, om niet te zeggen afwezig. Er waren communicatieproblemen en de afspraken met De Lijn liepen duidelijk niet zoals het zou moeten. NMBS en Infrabel werken los van elkaar. Dit blijkt trouwens ook bij recente initiatieven zoals Railtime. Komt de nodige coördinatie er in de toekomst?

05.06 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De huidige spoorweginfrastructuur in de Kempen maakt het moeilijk om het treinaanbod aan te passen aan de sterke reizigersgroei. Sommige beslissingen hebben een doorlooptijd van vijf of meer jaren. De combinatie van elektrische en niet-elektrische spoorlijnen en de aanwezigheid van enkelsporige spoorlijnen verhinderen een efficiënte inzet van treinmaterieel. Dit weegt ook op de stiptheid van het treinverkeer. Op korte termijn is onder meer de L-verbinding Antwerpen-Mol opgesplitst.

De Kempen zijn hard getroffen door twee zware incidenten. De brand in de seinpost van Herentals kwam er door de breuk van een bovenleidingschakelaar die een kortsluiting veroorzaakte. Een dergelijke kortsluiting

zorgt normaliter slechts voor een beperkte schade, maar door een kabeldiefstal ontbrak een deel van de aarding. Dit heeft geleid tot een overspanning in de kabelruimte onder het seinhuis, met de brand tot gevolg. Deze zaak werd grondig onderzocht. Zowel inzake bovenleidingschakelaars als de vervanging van gestolen kabels werden acties ondernomen. Praktisch is het niet mogelijk om onmiddellijk alle gestolen aardingskabels te herstellen. Vaak wordt een diefstal niet meteen opgemerkt want een aardingskabel komt niet tussenbeide in het normaal functioneren van het systeem.

De brand heeft bijna alle technische installaties die zich boven de kruipkelder met de kabels bevonden, zwaar beschadigd. Ze moesten geheel of gedeeltelijk vervangen worden. De bediening van wissels en seinen in de hele zone was niet meer mogelijk. Men moest zeshonderd kabels trekken en driehonderd relais vernieuwen. Vooraf diende een gespecialiseerde firma de zwaar aangetaste lokalen te reinigen. Die firma is onmiddellijk ingezet.

Het technisch personeel van Infrabel dat met vakantie was, werd in de mate van het mogelijke teruggeroepen. Er wordt nu nog zeven dagen op zeven continu gewerkt. Drie andere werven werden onderbroken opdat men voldoende personeel ter beschikking zou hebben. De centrale werkplaats van Etterbeek begon onmiddellijk met de montage van de nodige vervangingscomponenten.

De exploitatiemogelijkheden voor het treinverkeer worden stap voor stap hersteld. De eerstvolgende indienststelling is gepland op 12 oktober. Vanaf volgend jaar wordt gestart met de wederopbouw van de relaiszaal in het gebouw. De opbouw hiervan zal het hele jaar 2010 duren en de indienststelling zal in vijf stappen gebeuren.

De computerzaal die instaat voor de seininrichting op de lijn richting Turnhout, werd al hersteld, maar de exacte kostprijs moet nog worden bepaald. De bediening van de seinen en de wissels zal verhuizen van Herentals naar Berchem. De technische installatie blijft echter in Herentals.

Tot 20 september 2009 kon het station van Herentals door de brand slechts fungeren als doorrijdstation op de as Mol-Herentals-Lier. Het aantal aangeboden plaatsen was ook beperkter. Een belangrijk bijkomend probleem was dat ook de drie andere treinverbindingen tussen Herentals en Lier niet konden rijden, waardoor de reizigers op deze lijn terugvielen van vijf op twee treinverbindingen. Bijkomende capaciteit moest worden geboden door de inzet van bussen.

Sinds maandag 21 september rijden nagenoeg alle treinen opnieuw volgens de dienstregeling van voor 4 augustus. Vanaf 12 oktober zal het weekendaanbod weer volledig kunnen verlopen zoals voor de brand. Vanaf 13 december kan de L-verbinding Mol-Antwerpen opnieuw worden opgesplitst, waardoor er ook opnieuw extra materieel beschikbaar zal zijn om overbezetting op te vangen.

Tijdens de noodsituatie werden tijdelijk twee motorwagens van de regio Gent naar de Kempen overgebracht, wat dan weer heeft gezorgd voor capaciteitsproblemen in de regio Gent. Ondertussen onderzoekt Infrabel de mogelijkheid om de spoorconfiguratie sneller in normale dienst te stellen. De NMBS beschikt niet over dieselmateriaal in reserve en doet daarom al het mogelijke om het gebruik van het bestaande materieelpark te optimaliseren.

Een serieuze uitbreiding van het aanbod naar de Kempen op lange termijn is mogelijk na aanpassing en uitbreiding van de spoorweginfrastructuur in de regio.

Daartoe moeten de spoorlijnen naar Turnhout en/of Neerpelt worden verdubbeld en moeten spoorlijnen worden geëlektrificeerd. Infrabel evalueert deze mogelijkheden momenteel grondig, ook op budgettaire vlak, maar hierover is nog geen definitieve beslissing genomen. Ik ga ervan uit dat ik ook steun krijg van de interpellanten in deze kwestie.

De communicatie van de NMBS-groep was in deze zaak inderdaad ondermaats. Ik heb de verantwoordelijken van de NMBS reeds meermaals aangesproken over dit aspect en om concrete actie gevraagd. Op de website van de NMBS waren de wijzigingen aan de dienstregeling ten gevolge van de brand in Herentals vermeld, maar de vorm van de presentatie is duidelijk voor verbetering vatbaar. De NMBS heeft donderdag ook nieuwe middelen aangekondigd om haar klanten beter informatie in realtime te verstrekken.

Ook Infrabel stelt informatie in realtime beschikbaar op zijn website en via teletekst. Bovendien zijn er nog een paar andere projecten inzake communicatie hangende. Het communicatieprobleem heeft helaas echter ook nog te maken met het technische jargon van de NMBS. We hebben de NMBS Group er al op gewezen dat ze de transparante taal van de reiziger moet hanteren. Ik zal hen hierover blijven aanspreken.

In verband met de compensatie voor de reiziger werd er verwezen naar het gratis ontbijt voor de reizigers in Herentals door Infrabel. Helaas was er niet voldoende voorraad voor alle klanten, zodat men ook bonnetjes heeft uitgedeeld. Afgelopen woensdag verstuurde de NMBS een mailing naar de abonneementhouders, waarbij elke betrokkene viermaal een Sorry Pass krijgt aangeboden. Ik herinner ook aan het bestaan van de normale compensatieregeling voor vertragingen, die hier perfect van toepassing is.

05.07 Jan Peeters (sp.a): Wat de compensatie betreft, blijf ik op mijn honger zitten, aangezien er nu al twee maanden overlast is in de Kempen, zonder een geschikte vorm van compensatie. Op een Sorry Pass zitten de getroffen personen niet bepaald te wachten.

De minister zegt ook dat er nog geen enkele beslissing is gevallen over de elektrificatie van de lijn Herentals-Neerpelt. Nochtans spreken partijgenoten van hem uit de regio dit tegen en ik hoop natuurlijk dat zij het bij het rechte eind hebben.

Ik hoop ook dat de NMBS in de toekomst technische problemen ten gevolge van materiaal diefstallen sneller zal oplossen.

05.08 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Inzake de compensatie geldt voor 4 en 5 augustus de regel van de overmacht, maar voor de andere data geldt de normale compensatieregeling. Ik heb deze informatie rechtstreeks van de verantwoordelijken van de NMBS.

05.09 David Geerts (sp.a): Ook ik hoop dat de NMBS in de toekomst geen vijf weken zal wachten om een probleem ten gevolge van een diefstal op te lossen. Dit heeft namelijk niet alleen ernstige financiële, maar ook maatschappelijke gevolgen.

En dan is er de beslissing van Infrabel om de regio op te nemen in het investeringsplan. Heeft de minister zicht op die timing?

05.10 Servais Verherstraeten (CD&V): De minister haalt terecht enkele structurele problemen aan. Gezien de budgettaire situatie kunnen de investeringen rond de elektrificatie van lijn 15 ook gefaseerd gebeuren, bijvoorbeeld in een eerste fase tussen Herentals en Mol. Wij weten via contacten met medewerkers van de NMBS dat de studie rond de elektrificatie bezig is, maar ik durf er bij de minister op aandringen om snel een antwoord te bieden op de structurele problemen.

Ik vraag om de komende weken en maanden tien stellen extra in te zetten op de lijn Turnhout-Brussel tijdens de spitsuren. Zonder extra dieselstellen dreigen ook problemen op lijn 15 Neerpelt-Mol-Antwerpen. De regio slaakt hiervoor een noodkreet. Als de NMBS geen extra dieselstellen heeft, moet ze er desnoods maar gaan huren, bijvoorbeeld bij de Franse spoorwegen.

05.11 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): In de Kempen blijven de problemen al sinds jaren ongemeen groot. Er zijn dringend investeringen nodig in deze regio. We moeten ook de communautaire verdeling van het budget durven te herzien.

05.12 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister haalde initiatieven van NMBS en Infrabel aan rond communicatie. Maar ik vraag me af of het niet precies de kern van het probleem is dat er veel te weinig coördinatie is tussen die initiatieven.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Peeters den David Geerts en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jan Peeters

en het antwoord van de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen,

vraagt de regering

- onverwijld meer treincapaciteit te organiseren op de lijnen van en naar de Kempen (meer wagens, moderner en minder defectgevoelig materiaal);
- een concreet investeringsplan voor de elektrificatie van de volledige lijn Herentals–Neerpelt te vragen aan de NMBS;
- duidelijkheid te verschaffen over de snelle heropbouw van een definitief seinhuis te Herentals;
- billijke financiële compensaties aan te bieden aan de veelgeplaagde Kempische abonnementshouders;
- een betere communicatie met de reizigers uit te werken."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Ine Somers en Camille Dieu en door de heren David Lavaux, François Bellot, Jef Van den Bergh en Roel Deseyn.

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

06 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de postbedeling in Dilbeek" (nr. 14772)

06.01 Michel Doomst (CD&V): In een aantal straten in Dilbeek zou er wegens een samenloop van omstandigheden geen postbedeling geweest zijn. Is de minister daarvan op de hoogte en kan hij daarvoor een verklaring geven?

06.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): We hebben dit laten onderzoeken en het heeft te maken met een fout van een jobstudent. Het gaat om een spijtige samenloop van omstandigheden.

06.03 Michel Doomst (CD&V): Ik noteer dat het gewoon een incident was.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gebruik van e-tickets van de NMBS door middel van de elektronische identiteitskaart" (nr. 14834)

07.01 Camille Dieu (PS): Sinds juni 2009 biedt de NMBS de reizigers de mogelijkheid om gebruik te maken van een nieuw papierloos treinkaartje, waarbij de elektronische identiteitskaart geldt als vervoerbewijs. Meerdere treingebruikers zouden echter problemen hebben ondervonden met dit systeem, omdat de treinbegeleider niet op de hoogte bleek van de nieuwe regeling.

Bent u op de hoogte van dit euvel?

Hoe zal de NMBS de treinbegeleiders terdege opleiden?

07.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Nadat de problemen aan het licht waren gekomen, heeft de NMBS gezorgd voor coaches die regelmatig aanwezig zijn in het veld om dit probleem te verhelpen. Het doet zich dan ook steeds minder vaak voor. Bij de lancering van nieuwe producten zal voortaan nauwlettend worden toegezien op de opleiding van het personeel.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bekrachtiging van het statuut van wijkpostbode door de raad van bestuur van De Post" (nr. 14837)

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de nieuwe cao van De Post" (nr. 14890)
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het statuut van de wijkpostbode" (nr. 14946)

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De raad van bestuur van De Post is er niet in geslaagd het statuut van wijkpostbode te bekrachtigen. Tijdens het paritair overleg hebben alle werknemersvertegenwoordigers het voorstel verworpen.

De invoering van het statuut van wijkpostbode doet ernstige problemen rijzen, zowel wat de rechten van de werknemers betreft als wat het behoud van een kwalitatief hoogstaande publieke postdienst aangaat. De groene fractie is dan ook gekant tegen het nieuwe statuut.

Kan u bevestigen dat de bedrijfsleiding en de vakbonden het in het paritair comité niet eens konden worden over het statuut van de wijkpostbodes?

Welk standpunt hebben de vijf overheidsbestuurders ingenomen?

Hebt u als vertegenwoordiger van de belangrijkste aandeelhouder vooraf met hen contact gehad?

Stemt u in met het voorstel om wijkpostbodes in te zetten, die in het kader van een arbeiderscontract drie uur per dag zouden werken en daarvoor een uurloon van iets meer dan acht euro zouden ontvangen?

Hoe staat het met de invoering van dat statuut en welk tijdpad is ervoor uitgezet?

08.02 Ine Somers (Open Vld): Sinds juli heeft De Post een nieuwe cao, die onder meer werkzekerheid biedt aan het personeel tot einde 2010. Verder werden onderhandelingen gestart over postbezorgers.

Kan de minister de nieuwe cao toelichten? Is de werkzekerheid te verzoenen met het al lopende afslankingsproces? Hoe verlopen de onderhandelingen over de postbezorgers? Zijn er al resultaten van het proefproject?

08.03 Camille Dieu (PS): De vervanging van de benaming "postbezorger" door 'wijkpostbode' illustreert nog maar eens hoezeer de invoering van dit nieuwe "beroep" - waarmee men geen gezin kan onderhouden - voor onbehagen zorgt bij De Post. Het overleg over het project is trouwens mislukt, maar De Post heeft beslist daar geen rekening mee te houden, en dreigt er nu mee het project door de raad van bestuur te laten goedkeuren, terwijl ze als overheidsbedrijf toch het voorbeeld zou moeten geven op het stuk van behoorlijk bestuur en maatschappelijk verantwoord ondernemen. In volle crisis heeft die houding veel weg van een provocatie.

Wat is de stand van zaken? Kan u de directie tot rede brengen en alle actoren opnieuw om de onderhandelingstafel brengen?

08.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Ik ben voorstander van een oplossing door overleg. In het paritair comité werd het overleg hervat, en donderdag jongstleden werd er een tijdschema voor de komende onderhandelingen vastgelegd. De raad van bestuur heeft het paritair comité gevraagd te trachten via overleg tot een oplossing te komen. De directie stelt alles in het werk om het overleg voort te zetten en het te doen slagen.

Er resten ons nog slechts vijftien maanden tot 1 januari 2011, de dag waarop de liberalisering van de markt een feit zal zijn, en De Post moet dus de nodige beslissingen nemen, met onder meer de invoering van deze nieuwe functie, waarbij rekening zal worden gehouden met de natuurlijke afvloeiingen.

Het nieuwe statuut is een arbeidersstatuut zoals dat bestaat op de arbeidsmarkt. Er geldt een minimumarbeidsduur van drie uur per dag, maar dat is, zoals gezegd, een minimum. De arbeidsvoorwaarden bij De Post zullen gelijkwaardig zijn aan die van de andere postoperatoren. De onderhandelingen zijn aan de gang.

Er wordt gezegd dat het loon onvoldoende zal zijn, maar men mag niet uit het oog verliezen dat het hier slechts om een bijverdienste gaat.

(Nederlands) Dat is toch een belangrijke nuance. Men kan lang discussiëren, maar het gaat hoogstwaarschijnlijk niet om het enige inkomen van die mensen. Deze herfst beginnen er proefprojecten te lopen en ik kan ze uiteraard niet evalueren voor ze begonnen zijn.

Wat de wijkpostbodes betreft, wil ik het onderwerp aan het sociaal overleg laten om de kansen op een akkoord zo groot mogelijk te maken. De Post als bedrijf moet positief kunnen evolueren en de creatie van de

wijkpostbode kan tewerkstelling bieden aan laaggeschoolden die het moeilijk hebben op de arbeidsmarkt.

De Post plant inderdaad een personeelsinkrimping zonder naakte ontslagen. In de nieuwe cao staat dat de tewerkstelling van statutairen en van mensen met een contract van onbepaalde duur gewaarborgd is. Die belofte staat ook in de huidige reorganisatie niet op de helling.

In de cao 2009-2010 zijn er drie grote assen. In verband met de koopkracht is de opvallendste maatregel de verhoging van de eindejaarspremie met 100 euro, naast een verbetering van het systeem van de maaltijdcheques. Inzake het brugpensioen wordt het brugpensioen op 57 of 58 vervangen door een gerichte uitstapregeling. De maatregelen in verband met deeltijds werk stimuleren het halftijds werk, onder meer voor 50-plussers.

De beste manier om tot een akkoord te komen is om in het Parlement geen absolute dingen te zeggen.

De sociale partners kunnen tot een akkoord komen als ze voldoende inschatten dat een en ander deel uitmaakt van een plan dat de duurzame tewerkstelling voor het geheel van de personeelsleden wil garanderen, eerder dan van een plan van sociale afbraak. Nuancering is aangewezen, want slogans helpen ons niet echt vooruit.

08.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik vind uw antwoord aanstootgevend. Ik vroeg u of u, als overheidsaandeelhouder, betrokken bent geweest bij de dialoog.

De dialoog mag dan intussen hervat zijn, er moet een moratorium worden ingesteld, maar de proefprojecten met de invoering van wijkpostbodes worden gewoon voortgezet.

U zegt dat de arbeidsomstandigheden vergelijkbaar zijn met die bij de andere operatoren, maar er werd nog geen enkele beslissing genomen over het soort arbeidsovereenkomst dat aan de wijkpostbodes zal worden aangeboden. Er moet worden geprobeerd het niveau te verhogen.

De richtlijn wordt ingeroepen als voorwendsel voor een liberalisering die ernstige sociale gevolgen zal hebben, zowel wat de werkgelegenheid als wat de dienstverlening betreft. De liberalisering is echter geen fataliteit. Iedere lidstaat kan zelf kiezen welke invulling hij eraan geeft.

08.06 Minister Steven Vanackere (Frans): U mag dan wel aanstoot nemen aan mijn antwoord, ik ben teleurgesteld door de sloganistische taal die ik hier hoor.

Laten we B-Cargo als voorbeeld nemen: de markt krimpt en de tekorten stapelen zich op; men moest dus de nodige maatregelen nemen om de werkgelegenheid veilig te stellen.

U vraagt me beslissingen te nemen, maar het ligt niet in mijn macht om te beslissen dat de markt van de brievenpost de jongste maanden niet met 4,5 procent moest inkrimpen.

U zegt dat de lidstaten zich wat de liberalisering betreft veeleisender kunnen opstellen, dat ze zelf keuzen kunnen maken. Die keuzen moeten echter aan een aantal Europese criteria, meer bepaald inzake staatssteun, beantwoorden.

Uw bewering dat het gevolgde beleid tot een sociaal bloedbad leidt, is een beetje kort door de bocht. Door de toenemende automatisering van het sorteerproces wordt dat werk minder zwaar. Het lijkt me evenwel onmenselijk om aan het personeel dat als gevolg daarvan minder moet werken, te vragen post te bestellen.

De creatie van nieuwe functies mag niet tot doel hebben een sociale verworvenheid teniet te doen, het is een gevolg van de evolutie van de technologieën en de marktontwikkelingen. Ik zou graag willen dat die aanpassing zich voltrekt in een klimaat van sociale consensus.

Als de vakbonden en de directie van De Post tot een akkoord komen, zal ik kunnen concluderen dat mijn werkwijze de juiste was.

08.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik kan u een aantal opties aanreiken. Doordat De Post drie jaar op rij winst heeft geboekt, beschikt ze over aanzienlijk wat cash. De liberalisering is nog niet doorgevoerd. De regering heeft nog geen regels vastgelegd met betrekking tot het werknemersstatuut in de concurrerende bedrijven, het aantal dagen waarop de post moet worden besteld en het te bedienen grondgebied. De richtlijn laat dat alles open, en biedt dus de nodige armslag. Ik kan niet aanvaarden dat een overheidsbedrijf zijn werknemers zo bejegt en hun contracten met dergelijke loonvoorwaarden aanbiedt; mijn rol bestaat erin die toestand onder de aandacht te brengen.

Ik kan begrijpen dat De Post door de inkrimping van de markt genoodzaakt is haar diensten te moderniseren. Maar een en ander kan evengoed met respect voor de werknemers worden gerealiseerd.

08.08 Ine Somers (Open Vld): De oplossing moet uiteraard in overleg worden gezocht, maar als ik vaststel dat er zelfs in kantoren waar het proefproject nog niet van start gaat, al gestaakt wordt, dan vraag ik me af of iedereen wel een overlegde oplossing wil.

08.09 Camille Dieu (PS): Als ik het goed begrepen heb, zou die werkwijze het gevolg zijn van de opkomst van een nieuwe arbeidsmarkt. Die vorm van deeltijdwerk zou gaandeweg ingebed moeten geraken in de samenleving, en u beschouwt dat als normaal. Ikzelf heb deeltijdwerk nooit normaal gevonden.

U heeft het over een bijverdienste. Een bruto-uurloon van 8,41 euro, vermeerderd met kleine premies na een ononderbroken werkperiode van zes maanden, ten belope van 3,47 uur, levert een bruto-inkomen van 34 euro per dag op. Ter vergelijking: een alleenstaande voltijds uitkeringsgerechtigde werkloze trekt minimaal 31,93 euro! En dat terwijl we maandenlang in de commissie voor de Sociale Zaken gediscussieerd hebben opdat er een significant verschil zou zijn tussen een loon en een vervangingsinkomen!

Wie wordt hier beter van? De huisvrouw om de hoek die op haar fiets springt om brieven te bestellen? Ook bij dat aspect heb ik heel wat vragen. Als een pas bruggepensioneerde postman deze functie gaat uitoefenen, krijgen we een persoon met twee statuten voor hetzelfde werk! Dat vind ik onaanvaardbaar! Ik blijf erbij dat dit anders kan.

U heeft het over overleg. Volgens mij staan de vakbonden voor zo'n grote uitdagingen dat ze niet anders kunnen dan onderhandelen! En uiteindelijk aanvaarden ze voorstellen die ze twintig jaar geleden van de hand zouden hebben gewezen, toen ze nog niet onder druk stonden van die zaken die nu dagelijks op hen afkomen. Een en ander komt de werkende bevolking niet ten goede.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Juliette Boulet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van het postkantoor in Hornu" (nr. 14848)

09.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Mijn vraag gaat over de sluiting van het postkantoor van Hornu, die niet werd voorafgegaan door de opening van een PostPunt. Volgens De Post was de inrichting van dat PostPunt nog niet rond. Ik zou graag een geüpdatete lijst krijgen van de postkantoren waarvan de sluiting gepland is en die vervangen zouden worden door een PostPunt.

09.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De Post heeft mij bevestigd dat dat postkantoor pas later gesloten zal worden, wanneer het PostPunt operationeel is. Volgens het beheerscontract moet er een minimum aantal verkooppunten zijn, vóór de sluiting van een postkantoor dient volgens dat contract echter geen PostPunt te worden geopend. Het zou volgens mij een aanzienlijke verbetering zijn indien er in het volgende beheerscontract nieuwe eisen dienaangaande zouden worden opgenomen. Voor de regio Bergen-Borinage/Hauts-Pays stel ik u een gedetailleerde lijst van de wijzigingen die sinds 2006 aangebracht zijn, ter beschikking.

09.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Volgens het beheerscontract moet De Post erop toezien dat elke sluiting voorafgegaan wordt door de opening van een PostPunt.

U hebt gezegd dat de sluiting zal worden verdaagd omdat de werken vertraging hebben opgelopen. Zodra de werken zullen zijn beëindigd, zal het postkantoor dus gesloten worden, of er nu al da niet een Postpunt is geopend.

Dat volstaat niet: de sluiting moet worden verdaagd omdat er geen PostPunt is!

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het treinincident in Antwerpen-Centraal"

(nr. 14868)

- de heer **Patrick De Groote** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het vertrek van treinen met open deuren" (nr. 14869)

- de heer **David Geerts** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertrekprocedure voor treinen" (nr. 14870)

- mevrouw **Ine Somers** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een incident in het station van Zwijndrecht" (nr. 14892)

- de heer **Jan Mortelmans** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertrekprocedures van de treinen" (nr. 14961)

- de heer **David Lavaux** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertrekprocedures voor treinen" (nr. 15041)

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertrekprocedure voor treinen" (nr. 15064)

10.01 Michel Doomst (CD&V): Op 15 september, drie maanden na het incident in Brussel, vertrok een trein naar Essen met open deuren open zonder treinbegeleider. We hebben deze problematiek al eerder besproken.

Wat was de oorzaak van het incident? Wat blijkt uit het onderzoek? Hoe ver staat het met de aanpassing van de vertrekprocedure? Nadat men midden juni de analyse van de veiligheidsprocedure aan de FOD zou voorleggen, wilde men immers passende conclusies trekken.

10.02 Patrick De Groote (N-VA): In oktober 2008 maakte een werkgroep risicoanalyses voor de verschillende vertrekprocedures. De resultaten werden op 16 juni 2009 voorgelegd aan de Nationale Commissie voor de Preventie op het Werk, enkele dagen voor het debat in de plenaire vergadering na het incident in Brussel-Centraal. Intussen kende men ook incidenten op 23 juni in Kortemark en op 15 september op de lijn Essen-Roosendaal.

Hoe ver staat het met de voorgestelde maatregelen naar aanleiding van het incident van 15 juni? Wat zijn de bevindingen na het incident van 15 september?

10.03 David Geerts (sp.a): We bespreken deze problematiek voor de derde keer. Na het incident in Brussel met de AVG-sleutel schoof men juni of juli 2009 naar voren als datum voor een nieuwe vertrekprocedure.

Waarom zijn de resultaten van het onderzoek er nog niet? Komt er een nieuwe werkwijze? Wat is de timing? Hoe zal men ons informeren?

10.04 Ine Somers (Open Vld): Het rapport over de evaluatie van de vertrekprocedure zou in juli beschikbaar zijn. Is het nu effectief beschikbaar? Wat zijn de voornaamste conclusies en aanbevelingen? Krijgen de commissieleden het rapport?

10.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Na eerdere zware incidenten verklaarde de minister dat er binnen de maand een onderzoeksverslag bij de FOD zou binnenkomen. Op basis hiervan zou men aanpassingen onderzoeken.

Wat is er vorige week precies gebeurd in Antwerpen-Centraal? Wat zijn de onderzoeksresultaten voor de verschillende incidenten die we gekend hebben? Welke maatregelen nam de vicepremier om de vertrekprocedures te verbeteren?

10.06 David Lavaux (cdH): In mei, juni en september deed zich een aantal incidenten voor in verband met de vertrekprocedure van de treinen.

Op welke manier werd er gevolg gegeven aan het ongeval dat in Dinant gebeurd is? Kon er worden vastgesteld wie er verantwoordelijk was?

In welke omstandigheden deed het incident in Antwerpen op 15 september zich voor?

Wat is de stand van de werkzaamheden van de werkgroep NMBS-Infrabel, die de vertrekprocedure moet herzien? Zal er binnenkort een nieuwe procedure worden ingevoerd? Zal er worden gekozen voor het Nederlandse model? Zo ja, bestaan er studies over eventuele ongevallen in Nederland?

De **voorzitter**: De vraag van mevrouw De Bue werd omgezet in een schriftelijke vraag.

10.07 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Wat het ongeval in Dinant betreft, neemt het onderzoek zijn loop bij de rechtbank van eerste aanleg te Dinant.

De gezondheidstoestand van de heer Cornette is stabiel en hij werkt voort aan zijn revalidatie. De medische dienst van de NMBS volgt zijn toestand van nabij. De heer Cornette valt onder de arbeidsongevallenregeling. Er werd hem rechtsbijstand verleend en hij krijgt regelmatig bezoek van een maatschappelijk werker. De NMBS neemt eveneens de reiskosten van zijn naasten en de terugbetaling van de medische kosten te haren laste.

(*Nederlands*) De NMBS laat weten dat de exacte oorzaken van het voorval van 15 september nog uit het onderzoek moeten blijken. De eerste inlichtingen laten vermoeden dat een kwaadwillige daad aan de basis ligt. Een onbekende zou het AVG-systeem geactiveerd hebben.

Een risicostudie die de huidige procedure vergelijkt met een procedure met gesloten deuren zoals in Nederland, werd afgerond eind juni 2009. Het wegwerken van de grijze zone voor het vertrek van de trein kan gerealiseerd worden na het invoeren van technische aanpassingen. Dit zou de veiligheid verbeteren van de reizigers en het treinpersoneel. Verbeteringsmaatregelen die enkel het treinbegeleidingspersoneel ten goede komen, doen met de huidige installaties ontoelaatbare risico's voor de reizigers ontstaan.

De NMBS heeft actie ondernomen met betrekking tot agressie tegenover treinbegeleiders. De preventieve acties leggen er de nadruk op dat alle personeelsleden de procedures grondig toepassen. Sensibiliseringscampagnes in de stations en op de perrons wezen het publiek op het gevaar van de vertrekprocedure. Die campagnes moeten de reizigers aanzetten tot meer respect voor het treinpersoneel en de treinbegeleider in het bijzonder. Ook werkte men aan de verbetering van de informatieketting.

De NMBS en Infrabel werken ondertussen aan structurele oplossingen. De noodzakelijke basis hiervoor is reeds bekrachtigd door het NMBS-directiecomité van 8 september 2009. Dit alles werd geïntegreerd in concrete studieprojecten die van start gaan bij Infrabel en de NMBS. Minstens een aantal resultaten, zoals het concept van de nieuwe vertrekprocedure, wordt verwacht tegen einde 2009.

10.08 **Michel Doomst** (CD&V): Het gaat telkens om het kwaadwillig gebruik van het zogenaamde AVG-systeem. Men moet daar dringend iets aan doen. In de vertrekprocedure moet men dergelijke interventies van mensen met malafide bedoelingen maximaal wegwerken. Als men nog langer wacht met aanpassingen, vrees ik voor een nieuw incident.

10.09 **Patrick De Groote** (N-VA): Men kiest uiteindelijk voor het Nederlandse model, maar ik begrijp niet waarom dit zo lang moest duren. De Nederlanders hebben het probleem in 2005 al opgelost en er zijn sinds de aanpassing blijkbaar geen incidenten meer geweest.

10.10 **Ine Somers** (Open Vld): Wij zijn blij dat de studie duidelijke oplossingen heeft opgeleverd, maar het is jammer dat daartoe eerst incidenten nodig waren.

10.11 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Men zal de vertrekprocedures dus aanpassen, maar ik hoop dat dit wel op korte termijn zal gebeuren.

10.12 **David Lavaux** (cdH): Ik zou u ertoe willen aanzetten het nodige te doen opdat de nieuwe procedures zo snel mogelijk van kracht worden.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de herstructurering bij Belgacom" (nr. 14889)

11.01 Ine Somers (Open Vld): Belgacom heeft aangekondigd dat het haar dochterbedrijven Proximus, Telindus en Skynet wil samenbrengen onder de paraplu van Belgacom, in een en dezelfde vennootschap. Er is onrust bij de vakbonden over de mogelijke gevolgen hiervan voor het personeel.

Wat is de reden van deze juridische herstructurering? Heeft dit op lange termijn gevolgen voor het personeel? Wat was het resultaat van de bespreking tussen de minister en de vakbonden van Belgacom?

11.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Het doel van die integratie is om het Belgacom mogelijk te maken een strategie van convergentie te volgen en haar klanten volledig geïntegreerde oplossingen aan te bieden. Door het aanbieden van gemeenschappelijke producten en diensten beoogt men een betere dienstverlening, globalisering, het vermijden van dubbele investeringen en een verhoging van de flexibiliteit en van de capaciteit.

De betrokken personeelsleden stappen op 1 januari 2010 over naar Belgacom nv en genieten met onmiddellijke ingang van de werkzekerheid die wordt geboden in de overeenkomst 2009-2010 van Belgacom nv. Deze waarborg loopt tot 31 december 2010. Voor het overige blijven de arbeidsvoorwaarden ongewijzigd.

De waarborgen in verband met de toekomstige arbeids- en loonsvoorwaarden zijn wettelijk geregeld, maar bij cao kan van die regelingen worden afgeweken. Het doel is uiteraard om in volledige openheid via onderhandelingen tot een geharmoniseerd beleid te komen.

Ik heb op mijn kabinet de delegatie van de vakbonden ontvangen en die ontmoeting is goed verlopen. Natuurlijk moeten de regels van het sociaal overleg worden toegepast en door alle partijen worden gerespecteerd.

Men moet werken aan een integratie van alle partijen, met oog voor de belangen van alle betrokken werknemers. Ik hecht veel belang aan het sociaal overleg tussen de directie en de sociale partners en ik hoop dat dit - indien mogelijk zonder politieke inmenging - tot oplossingen zal leiden.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het personeelsbeleid bij overheidsbedrijven" (nr. 14891)

12.01 Ine Somers (Open Vld): Zowel De Post als Belgacom kwamen de voorbije maanden in het nieuws nadat ze werden verplicht om ontslagen werknemers terug in dienst te nemen. Bij De Post ging het om een overwerkte postbode die de post had weggegooid, bij de NMBS om een loketbediende die diefstal had gepleegd.

Begeleidt De Post werknemers die problemen ondervinden bij hun dagdagelijkse taken? Kunnen deze werknemers in dergelijke gevallen tijdelijk andere taken uitvoeren? Is het ambtenarenstatuut wel voldoende flexibel en zijn aanpassingen niet nodig?

12.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Uit de vraag blijkt al dat werknemers die zich niet op een correcte manier behandeld voelen, de mogelijkheid hebben om gehoord te worden. Sommige omstandigheden vragen natuurlijk om tuchtmaatregelen. Anderzijds moeten bedrijven de nodige begeleiding bieden aan personeelsleden. Ik verwacht van De Post en de NMBS dat zij het disciplinair recht op een redelijke manier toepassen. De geciteerde voorbeelden weerspiegelen geenszins een specifieke evolutie in het disciplinaire beleid.

Zowel de NMBS als De Post beschikken over begeleidingsprocedures om personeelsleden bij te staan indien nodig. De bedrijven willen het toepassingskader van tuchtmaatregelen niet wijzigen, maar uiteraard wel toezien op een evenwichtige toepassing. In de geciteerde gevallen oordeelde de Raad van State telkens dat

er een onevenredigheid bestond tussen de fout en de uiteindelijke sanctie, zonder dat de eigenlijke fout daarom betwist werd. In het tuchtstatuut van de NMBS is een aantal tuchtmaatregelen vastgelegd in overeenstemming met de ten laste gelegde feiten; ook kunnen verzachtende omstandigheden gelden. Een wijziging van het tuchtstatuut van de NMBS-Groep is volgens mij niet nodig.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14956 van de heer Van Campenhout wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal brievenbussen dat volgens de richtlijnen van De Post niet in orde is" (nr. 14958)

13.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De Post heeft een jaar geleden een campagne gevoerd, waarbij in totaal 5,5 miljoen brievenbussen werden gecontroleerd. Zowat 250.000 bussen zouden niet in orde zijn geweest.

Onlangs hebben tweeduizend inwoners die niet reageerden op de eerdere aanmaningen, een laatste aanmaning in de bus gekregen om hun brievenbus aan te passen. Reageren zij hier niet op, dan krijgen ze geen post meer.

Zijn deze gegevens correct? Is er een onderverdeling te maken bij de 250.000 brievenbussen die niet voldeden, op basis van Gewest, provincie of stad?

Op de internetpagina van De Post leest men zeven richtlijnen waaraan een brievenbus dient te voldoen. Op welke manier streeft De Post een naleving van deze richtlijnen na? De nieuwe normen zouden niet van toepassing zijn op gebouwen van voor 20 april 2007. Klopt dat en wordt daarover voldoende gecommuniceerd? Hebben de vermelde tweeduizend inwoners al gereageerd? Hoeveel dreigen er werkelijk geen post meer te krijgen?

13.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Na een testperiode is De Post eind 2008 begonnen met het project 'correcte brievenbussen'. De kantoren werd gevraagd om tegen 30 april een inventaris op te maken van alle niet-conforme brievenbussen. In totaal hebben de postbodes tot nu toe meer dan 90 procent van de 5,4 miljoen Belgische brievenbussen gecontroleerd. In totaal waren 246.578 bussen niet in orde. Niet alle kantoren zouden even ver gevorderd zijn met het project en een globale analyse van de cijfers zal pas na de afloop van het volledige project kunnen gebeuren. Aangezien het uiteindelijke aantal schorsingen afhankelijk is van de reacties op de laatste aanmaning, kan ik daarover nog geen definitieve cijfers geven.

Tot nu toe zijn er ongeveer zeshonderd effectieve schorsingen geweest. Wat het verspreiden van de richtlijnen betreft, zijn er in de postkantoren folders beschikbaar en de informatie staat ook op de internetsite van De Post.

13.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De cijfers inzake de onderverdeling per Gewest en provincie zal ik schriftelijk opvragen, dit om na te gaan of de richtlijnen overal worden opgevolgd. Wanneer is dit project ten einde en zullen alle gegevens beschikbaar zijn?

13.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik heb alles verteld wat ik hierover momenteel weet, maar ik zal trachten om zoveel mogelijk bijkomende informatie te verstrekken.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station Luik-Guillemins" (nr. 14966)

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De kostprijs van de vernieuwing van het station Luik-Guillemins was begroot op 150 miljoen euro. Nu blijkt dat het 437 miljoen euro heeft gekost. Is dit geen geldverspilling in een stad met andere prioriteiten? Was niet beter voorrang gegeven aan een goed

spoorwegbeleid? Is er voldoende controle geweest op de kostprijsberekening? En is een capaciteitsuitbreiding tot 50.000 reizigers per dag wel te verantwoorden als er dagelijks slechts ongeveer 13.500 passagiers zijn?

14.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Begin jaren 90 is beslist om het station van Luik-Guillemins volledig te vernieuwen. De oplevering van de in 2000 opgestarte werken was voorzien voor 2007, maar heeft twee jaar vertraging opgelopen.

Ik heb ook in de media gelezen dat het totale kostenplaatje 437 miljoen euro bedroeg, waarvan 312 miljoen voor het station zelf en 125 miljoen voor de benodigde aanpassingen aan de spoorweginfrastructuur. Tijdens de werken zorgden enkel prijsindexaties en de verhoging van de staalprijs voor budgetaanpassingen.

Een nieuw station bouwen kost nu eenmaal veel geld. De renovatie van Antwerpen-Centraal kostte in totaal 775 miljoen euro.

In 2007 waren er in Luik-Guillemins elke werkdag 13.500 opstappende reizigers. Dat is lager dan de 16.000 van 2006, wellicht als gevolg van de ongemakken die de reizigers ondervonden door de werken. De komende jaren kan het aantal reizigers wel weer fors stijgen, onder meer door het aanbod van internationale treinen, zoals de hogesnelheidstrein tussen Luik en Keulen.

14.03 **Bruno Stevenheydens** (*Vlaams Belang*): De minister zegt dat een station bouwen nu eenmaal veel geld kost, maar misschien kost dat wel minder dan een volledige renovatie uitvoeren. Ik herhaal mijn vraag of het wel noodzakelijk was de capaciteit uit te breiden tot 50.000 passagiers.

14.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Die beslissing is genomen in de jaren 90, maar ik heb het gevoel dat dit een station van de toekomst is. De eerstkomende halve eeuw zullen geen uitbreidingen meer nodig zijn.

14.05 **Bruno Stevenheydens** (*Vlaams Belang*): Dat lijkt me een beetje sciencefiction.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het supplement voor een treinticket naar de luchthaven van Zaventem" (nr. 14988)**

15.01 **Patrick De Groote** (*N-VA*): Elke treinreiziger die de luchthaven in Zaventem aandoet, moet 2,05 euro extra betalen voor zijn ticket, ongeacht de afstand die hij aflegt. Dit is het gevolg van het akkoord tussen Infrabel en de privépartners voor de bouw van de Diabololijn. Zodra de lijn in gebruik wordt genomen, zal deze bijdrage verdubbelen tot 4,1 euro. Waarom werd er gekozen voor een afzonderlijke, forfaitaire toeslag? Hoe werd dit bedrag berekend?

15.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De ondergrondse spoorverbinding tussen de lijn 36 Brussel-Leuven en de nieuwe lijn 25N wordt gerealiseerd via een publiek-private samenwerking. De regering heeft de principes daarvan vastgelegd in 2004, de aanbesteding en de financiering werden afgerond op 28 september 2007.

De wet van 30 april 2007 houdende spoorwegbepalingen bepaalt dat er drie inkomstenbronnen zijn voor de aflossing en de interestlast van het geïnvesteerde kapitaal: een vaste jaarlijkse bijdrage van Infrabel van 9 miljoen euro, een bijdrage van 0,5 procent op de omzet binnenlands reizigersvervoer van de spoorwegoperators en een supplement op de vervoersprijs voor de gebruikers. Het koninklijk besluit dat de bijdrage vastlegt op 2,05 euro is een uitvoeringsbesluit van deze wet.

De omvang van de bijdrage is het resultaat van de vergelijking van de biedingen van de verschillende kandidaten tijdens de aanbestedingsprocedure van de pps: de regering heeft de kandidaat met de laagste prijs per reiziger gekozen. Deze prijs maakt het ingewikkelde financiële model sluitend. De investeerder draagt daarbij het volle risico van de evolutie van de vraag gedurende de hele periode tot 2047.

De vaststelling van een forfaitair bedrag was de enige mogelijkheid om een sluitend financieel model op te stellen. Het bood tevens een efficiënt middel om de verschillende biedingen met elkaar te vergelijken.

Het gaat hier dus om de uitvoering van beslissingen die eerder werden genomen.

Ik heb uitgevoerd wat voorzien was binnen de logica van de creatie van de pps.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal consultants bij NMBS-Holding, NMBS en Infrabel" (nr. 14990)

16.01 David Geerts (sp.a): De NMBS is met twintigduizend medewerkers de tweede grootste werkgever van het land, maar werkt ook met veel consultants. Om welke aantallen het gaat, is uit het jaarverslag echter niet op te maken.

Ik stel mijn vraag niet schriftelijk omdat ik wil laten uitkomen dat personeelsleden soms misnoegd zijn als ze vaststellen dat de consultants bij hun opdracht de processen zodanig herschrijven dat zij voor zichzelf een mooie job creëren.

Hoeveel consultants hadden de NMBS-Holding, de NMBS-vervoersmaatschappij en Infrabel in 2008? Is er een trend om met meer consultants te werken? Welke invloed heeft dat op de werking van de verschillende maatschappijen?

16.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik zal bondig zijn. Ik ontvang de elementen van antwoorden pas om 13.45 uur.

Het kiezen en aantrekken van consultants is de verantwoordelijkheid van de bestuurs- en beheersorganen van de drie filialen van de NMBS-Groep. Een evaluatie maken kan enkel achteraf. Pas dan kan duidelijk worden of de opdracht ook had kunnen worden toevertrouwd aan eigen personeelsleden.

Voor 2008 bedroegen de kosten voor audit en consulting voor de NMBS-Holding, voor exploitatie 3.268.000 euro en voor investeringen 9.550.000 euro. Daar komt ook nog een bedrag bij van 3.964.000 euro voor de omschakeling naar de IFRS-normen. Het totaal bedrag voor de holding is dus 16,8 miljoen. Voor de NMBS is het totaal van de consultancykosten 15.964.000 euro. Voor Infrabel gaat het over een totaal bedrag van 11.889.000 euro. Het totale bedrag voor de hele groep ligt dus tussen de 42 en 43 miljoen euro.

16.03 David Geerts (sp.a): Ik weet dat een gedetailleerd verslag op zo'n korte termijn niet evident is. Ik zal nog een schriftelijke vraag stellen. Het is wel belangrijk om de verdoken kosten in het oog te blijven houden en ze vanuit het Parlement te controleren.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de renovatie van de stations voor personenvervoer" (nr. 15004)

17.01 David Lavaux (cdH): Mede in het licht van het feit dat de kosten van de renovatieplannen voor het station van Bergen nu al op 100 miljoen geraamd worden, zou ik graag in detail vernemen hoeveel middelen er worden uitgetrokken voor de renovatie van de meest vervallen stationnetjes in ons land. Welke stations zullen het eerst gerenoveerd worden?

17.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De geconsolideerde versie van het investeringsprogramma 2010 van de NMBS-Groep moet uiterlijk op 15 november ter goedkeuring worden voorgelegd aan de minister. Het programma heeft, wat Wallonië betreft, niet alleen betrekking op de drukst bezochte stations, maar ook in belangrijke mate op alle andere stations en onbewaakte stopplaatsen, die zullen gemoderniseerd worden.

De perrons zullen worden verhoogd te Bracquegnies, Tamines, Morlanwelz en in zeven andere stations op de lijn 132. De toegangswegen zullen worden gemoderniseerd te Bergen.
Er zijn tevens kredieten uitgetrokken voor de gebouwen en de parkings voor wagens en tweewielers in een aantal kleine stations.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de werking van het voorzitterschap van de Raad van Bestuur van de NMBS" (nr. 14991)

18.01 David Geerts (sp.a): Op 29 juni werden hier vragen gesteld over de vorige voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS, mevrouw De Groeve, en over het functioneren van die raad van bestuur. Sindsdien is betrokkene blijkbaar vervangen door een tijdelijk voorzitter. Op 22 september vernamen we dat er opnieuw een volwaardige voorzitter zou worden benoemd bij KB. Was mevrouw De Groeve tussen juni 2009 en september 2009 inderdaad geen effectief voorzitter van de raad? Welk statuut had zij op dat moment? Ontving zij nog steeds een vergoeding? Welke bevoegdheden had de tijdelijk voorzitter? Waren die onderhevig aan enige beperking? Hoe wordt dit wettelijk bepaald? Zal er een intern reglement opgesteld worden voor het indienen van kosten door de voorzitter en de leden van de raad van bestuur? Wanneer begint het mandaat van de nieuwe voorzitter?

18.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Medio juli vroeg mevrouw De Groeve om in verlof te worden gesteld van haar mandaat als voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS. Op 17 september 2009 nam ze ontslag uit haar mandaat als voorzitter, waardoor een post van bestuurder beschikbaar kwam. In een buitengewone algemene aandeelhoudersvergadering op 23 september 2009 heeft de raad van bestuur van de NMBS-Holding mevrouw Laurence Bovy benoemd tot nieuwe bestuurder van de NMBS. Zij zal het mandaat van mevrouw De Groeve volmaken. Op 25 september werd in de Ministerraad een ontwerp van KB goedgekeurd om mevrouw Bovy te benoemen als voorzitter van de raad van bestuur. Mevrouw De Groeve ontvangt geen bezoldiging meer van de NMBS. Wat de bevoegdheden van een tijdelijk voorzitter betreft, heeft de raad van bestuur een bepaling opgenomen in zijn huishoudelijk reglement dat de taken van de voorzitter die verband houden met de organisatie en de opvolging van de raden van bestuur, worden verzekerd door een college, bestaande uit de gedelegeerd bestuurder, de voorzitter van het auditcomité en de oudste bestuurder.

Er werd dus eigenlijk geen tijdelijke voorzitter aangeduid. De voorzitter en de leden van de raad van bestuur vervullen een belangrijke rol in de vertegenwoordiging van de maatschappij en ontvangen daarvoor een forfaitaire vergoeding. In het geval van de voorzitter worden sommige restaurant- en geschenkenkosten vergoed. Het mandaat van de nieuwe voorzitter zal inderdaad starten op 1 oktober 2009.

18.03 David Geerts (sp.a): Klopt het dat de voormalige voorzitter van de raad van bestuur reeds verlof heeft genomen in juni 2009, dat het verlof is aangehouden tot 17 september en dat er in die periode een volledige bezoldiging als voorzitter was?

18.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Die beslissing werd in elk geval niet aan mij voorgelegd, maar tot aan haar ontslag was mevrouw De Groeve voorzitter, al had zij wel gemeld dat ze niet aanwezig kon zijn op de vergadering. Op basis daarvan heeft de raad van bestuur een beslissing genomen inzake de vergoeding.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het noodplan van de NMBS in geval van een A/H1N1-grieppepidemie in België" (nr. 15013)

19.01 David Lavaux (cdH): Een werknemer op drie van de NMBS zou door de griep A/H1N1 kunnen worden getroffen; er werd dus een urgentieplan voorbereid. Het treinaanbod zou kunnen worden beperkt. In welke maatregelen voorziet dat plan? Is er een schadeloosstelling voor de abonnees? Waarom voorziet

het plan in het bestellen maar niet in het preventief verdelen van 10.000 maskers?

19.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Bij de holding werd een platform "Pandemie" opgericht. Er werd nog geen overleg gepleegd met het Adviescomité voor de gebruikers.

Het plan voorziet in drie scenario's. Tussen 15 en 30 procent absenteïsme, zal de dienst beperkt worden tot die van juli en augustus: tussen 30 en 35 procent zal de zondagsdienst met aanpassingen worden gehanteerd (50 procent van de capaciteit en 60 procent van de treinen); bij meer dan 50 procent absenteïsme (extreem geval), zal de zondagsdienst van toepassing zijn.

De vergoeding voor de abonnees moet nog worden besproken, maar abnormaal zal het niet zijn. Bij de analyse zal rekening moeten gehouden worden met overmacht.

Er is een voorraad antibacteriegel en 10.000 maskers waarvan de verdeling in het kader van het platform al werd georganiseerd. Er werden maatregelen genomen om te voorkomen dat men zonder voorraad komt te zitten.

Het incident is gesloten.

20 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Lavaux** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de efficiëntie van het rollend materieel M6 Light" (nr. 15014)

- de heer **David Lavaux** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toegankelijkheid van het rollend materieel M6 Light" (nr. 15025)

20.01 **David Lavaux** (cdH): Op 7 mei van dit jaar stelde de NMBS zijn rollend materieel M6 Light voor, dit zijn gemoderniseerde M5-rijtuigen. Spijtig genoeg kwam er opnieuw een aantal gebreken aan het licht. Twee problemen zorgden voor vertragingen: een blokkering van de opening van de deuren en een remprobleem. Werde er tijdens de renovatie bijzondere aandacht geschonken aan die punten? Werden er nog andere incidenten gemeld met dit type materieel? Met welke gevolgen? Ontving u hierover klachten?

De M5-dubbeldekrijtuigen boden geen optimaal comfort. Op dat punt bracht de modernisering wellicht soelaas, maar de reizigers betreuren dat er te weinig werd gedaan om de toegankelijkheid van de rijtuigen te verbeteren. Ook de toegankelijkheid van de zitplaatsen laat te wensen over, omdat er nog steeds een optrede is. Waarom werd de toegankelijkheid van de rijtuigen en de zitplaatsen niet verbeterd? Hoe werden de verbeterpunten gekozen?

20.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Dat de deuren blokkeren bij het sluiten, is te wijten aan een probleem met de bediening van de schakelaars. De NMBS zal de nodige aanpassingen doen. Het probleem van de geblokkeerde rem werd vastgesteld bij de ingebruikneming van het eerste treinstel. Het had te maken met de afstelling en werd meteen opgelost. Er werd ook een verbeterde testmethode uitgewerkt. Zoals elk nieuw materieel hebben de gerenoveerde M5-rijtuigen te kampen met kinderziekten. Hun betrouwbaarheid is er evenwel sterk op verbeterd.

Wat de toegankelijkheid betreft, werd de eerste trede met dertig millimeter verbreed en werd er een rooster aangebracht. Uit een technisch oogpunt was het niet realistisch om een tweede trede te plaatsen.

Oorspronkelijk werd het comfort in de M5-rijtuigen onder andere verminderd door de ventilatiekanalen ter hoogte van de vloer. Dankzij de optrede konden die kanalen worden aangepast en kregen de reizigers meer beenruimte.

De prioriteiten werden vastgelegd op basis van reizigersenquête's. De optrede stond op de tweede plaats in een lijst van 22 voorgestelde verbeteringen, maar bij de reizigers kwam dit slechts op de elfde plaats.

Het incident is gesloten.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Flor Van Noppen** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het veto van de NMBS tegen de campagne

van het Nucleair Forum" (nr. 15039)

- de heer Dirk Vijnck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het afkeuren door de NMBS van een reclameboodschap van het Nucleair Forum" (nr. 15052)

21.01 Dirk Vijnck (LDD): De NMBS zou een reclameboodschap met de slogan "Een trein rijdt voor 55 procent op nucleaire energie" van het Nucleair Forum weigeren te afficheren. Wat is de mening van de minister? Op welke basis beoordeelt de NMBS reclameboodschappen? Welke reclameboodschappen werden de laatste vijf jaar door de NMBS geweigerd en met welke reden?

21.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De NMBS-groep vreest dat de campagne een impact kan hebben op haar imago, aangezien de reizigers zouden kunnen denken dat het om een boodschap van de NMBS zelf gaat. De NMBS wil zich niet mengen in het debat over kernenergie. Ik begrijp dat. Ook de MIVB, De Lijn en de VRT weigeren mee te werken aan deze campagne.

Er zijn amper andere reclameboodschappen die geweigerd werden. Een tweetal jaar geleden werd een campagne van Gaia geweigerd. Het gaat telkens om situaties waarin de NMBS vreest dat haar imago beschadigd zou kunnen worden.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.22 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 20 par M. François Bellot, président.

Le président : Mme Clément ne faisant plus partie de notre assemblée, sa question n° 14428 n'est plus à l'ordre du jour.

01 Questions jointes de

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les aides d'État à La Poste dans le collimateur de la Commission européenne" (n° 14436)

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les aides d'État reçues par La Poste" (n° 14438)

- M. Robert Van de Velde au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'audit de La Poste par la Commission européenne" (n° 14449)

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'audit de La Poste par la Commission européenne" (n° 14455)

- M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'enquête de la Commission européenne sur le financement de La Poste" (n° 14460)

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les aides d'État reçues par La Poste" (n° 14470)

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'audit de La Poste par la Commission européenne" (n° 14893)

01.01 Le président : M. Gilkinet retire sa question n° 14436.

01.02 Ine Somers (Open Vld) : La Commission européenne mène une enquête sur toutes les formes illicites d'aide publique à La Poste depuis 1992. Cette enquête pourrait coûter très cher à La Poste.

Comment le ministre réagit-il à l'enquête ? Combien de problèmes la Commission européenne a-t-elle signalés au gouvernement belge ? De quelles sommes pourrait-il s'agir et de combien de points névralgiques ? Le ministre peut-il confirmer qu'il s'agit notamment de la somme de 220 millions d'euros perçue par La Poste pour la distribution des journaux ? Est-il exact que la Commission européenne estime

qu'il y a des éléments nouveaux ? Le ministre considère-t-il que ce soutien est encore conforme aux règles européennes ?

01.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : La Commission européenne mène une enquête sur le financement de La Poste depuis 1992. Toutes les aides accordées dans le cadre de mesures entraînant une distorsion de la concurrence devront être remboursées. Une liste de situations « à problèmes » circule depuis longtemps. L'aide dans le cadre de la distribution des journaux, ainsi qu'une série de mesures d'aide à propos desquelles le gouvernement belge n'a pas averti les autorités européennes, sont à l'examen.

Comment le ministre réagit-il à cet examen ? Combien de mesures d'aide seront analysées ? Le ministre sait-il quelles mesures ont été accordées illégalement ? Pourquoi certaines aides ont-elles été octroyées sans être annoncées ?

01.04 Valérie De Bue (MR) : En ce qui concerne la lettre que la Commission européenne a adressée aux autorités belges en rapport avec les aides d'État reçues depuis 1992 et prévues jusqu'en 2010, il semble que le problème soit lié à l'absence de communication du contrat de gestion à la Commission. Le cas échéant, pourquoi cela n'a-t-il pas été fait ? Quels sont les griefs de la Commission ? Quels sont les arguments que les autorités belges vont avancer ? À combien les remboursements pourraient-ils s'élever ?

01.05 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Au sujet de la genèse de cette affaire, je dois faire référence à mes réponses en séance plénière le 12 février dernier (voir *Compte rendu analytique* 52 PLEN 82, p. 14-18). Entre-temps, la Commission européenne a décidé l'ouverture d'une procédure formelle.

(*En néerlandais*) En 2002 et en 2003, les autorités belges ont fourni à la Commission européenne des informations détaillées relatives à la période 1992 – 2002. Je ne crois pas qu'il y ait de nouveaux éléments susceptibles d'amener la Commission à revoir ses conclusions de 2003. A la suite des critiques formulées par les concurrents de La Poste, la Commission a décidé d'également se pencher sur la période de 2003 à 2008. Les résultats de cet examen sont attendus au printemps prochain.

(*En français*) L'ouverture d'une procédure formelle est la conséquence normale de l'annulation, par le tribunal de première instance des Communautés européennes, de la décision d'approbation de la Commission européenne d'une augmentation du capital de La Poste. La Belgique a introduit un recours à cet égard. Le jugement de la Cour par rapport à ce recours est attendu en 2010.

Par ailleurs, l'annulation a eu lieu en raison d'une faute présumée de procédure.

(*En néerlandais*) Il est exact que le quatrième contrat de gestion 2005-2010 n'a pas été soumis à la Commission européenne parce qu'il n'implique pas d'aides publiques aux yeux des autorités belges. La compensation du service public satisfait au quatre critères de l'arrêt Altmark. La Poste respecte également le critère du *benchmarking* des coûts par comparaison avec d'autres opérateurs. En 2007, les pouvoirs publics ont déjà présenté ce quatrième contrat de gestion en détail à la CE. Il s'agit à présent de mettre cette information à jour.

Je veux que cette Chambre que la procédure a été ouverte avant tout pour des motifs procéduraux.

(*En français*) La Poste ainsi que mes services collaborent pleinement avec la Commission et soutiennent la thèse qu'il n'y a pas eu d'aide d'État non autorisée.

Le gouvernement belge estime que l'aide publique n'est nullement illicite et que tous les critères pertinents sont respectés. Le gouvernement collabore aujourd'hui avec les instances européennes pour démêler clairement ce dossier. Nous estimons que nos arguments font le poids. À notre estime, le juste équilibre entre les missions de service public demandées par les autorités et le montant total mis à disposition pour remplir ces missions constitue le critère exact d'évaluation de l'aide

01.06 Valérie De Bue (MR) : J'espère pouvoir partager votre optimisme, mais quelles seront les conséquences d'un éventuel rejet de vos arguments ?

01.07 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Je ne suis pas optimiste mais plutôt réaliste. Nous avons

des arguments forts pour expliquer à l'Europe qu'il ne s'agit pas d'aides d'État. Si la Commission concluait qu'il y a eu aide d'État, c'est-à-dire qu'une partie des sommes n'est pas justifiée par les critères de l'arrêt Altmark, celle-ci devrait alors être reversée dans les caisses de l'État.

01.08 Ine Somers (Open Vld) : Il faudra indéniablement beaucoup de temps pour dresser l'inventaire de toutes les transactions effectuées depuis 1992. J'espère en tout cas que l'enquête ne mettra en lumière aucun élément négatif. Nous devons de toute façon nous réjouir de pouvoir enfin clôturer ce dossier.

01.09 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Je peux donc en conclure que les résultats de l'enquête seront annoncés au printemps prochain ?

01.10 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Au printemps 2010, c'est bien cela.

01.11 Camille Dieu (PS) : Les trois cents millions dont on parle sont ceux accordés par le gouvernement en 2003. Il s'agit de l'investissement accordé à La Poste. À l'époque, le ministre s'était montré rassurant, publiant qu'il s'agissait surtout d'une critique de la Cour de justice européenne à l'égard de la Commission.

Aujourd'hui, la situation est plus sérieuse puisqu'on remonte maintenant jusqu'en 1992 et non plus 2003. C'est pourquoi je vous repose mes questions.

01.12 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Mes propos sont peut-être jugés trop rassurants, mais je ne veux pas semer la panique. D'ailleurs, il serait très surprenant que je déclare qu'il s'agit de sommes octroyées sans base normale, sans une juste contrepartie en termes de services publics. La procédure est lancée principalement parce que certains estiment que la motivation en vue de l'octroi de ces sommes est peu fondée.

L'enjeu ne porte pas sur la somme totale. Il est clair qu'il s'agirait, le cas échéant, d'une partie de cette somme qui ne serait pas suffisamment justifiée.

01.13 Camille Dieu (PS) : J'avais posé une question à propos de contrats de gestion qui devaient être fournis à la Commission. Est-ce fait ?

Le **président** : Depuis un certain nombre d'années, le problème se pose des aides qui sont accordées à La Poste pour certains services. Je crois savoir que la somme était fixée annuellement. Depuis le quatrième contrat de gestion, le problème a été définitivement réglé parce que les critères de l'arrêt Altmark ont été strictement respectés. La question porte donc sur les années antérieures, qui feraient l'objet de contestations au niveau de la gestion des comptes-chèques et de l'aide à la presse pour la distribution des journaux.

01.14 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je tiens à souligner une fois encore qu'il faut évaluer l'ensemble des flux d'argent vers La Poste par rapport aux obligations en matière de service public. Depuis l'arrêt Altmark, il existe des critères pour juger de la légalité de l'aide publique. Les transactions antérieures à cet arrêt ne sont toutefois évaluées qu'à l'aune de l'équilibre entre les sommes payées et les obligations qui en étaient la contrepartie. Nous estimons sur la base de ce critère qu'il ne saurait être question d'indemnisations excessives.

01.15 Camille Dieu (PS) : Si ces faits d'aides à la presse sont avérés, cela représente un montant énorme dans les activités de La Poste. Ce serait donc une bonne opportunité pour La Poste de ne plus le faire.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 14599 de M. Flahaux est reportée.

02 Questions jointes de

- **M. Éric Thiébaut** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les rumeurs de fermeture de la gare de Quaregnon" (n° 14645)

- Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la rumeur de fermeture de la gare de Quaregnon" (n° 14685)
- Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture de gares" (n° 14980)
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les rumeurs de fermeture de la gare SNCB de Quaregnon" (n° 15006)

02.01 Camille Dieu (PS) : Entre-temps, nous avons obtenu une réponse du bourgmestre de la commune en question.

Le **président** : Maintenez-vous votre question, Madame Boulet ?

02.02 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!) : Le ministre dispose peut-être d'informations complémentaires.

02.03 Camille Dieu (PS) : Il y a eu des rumeurs de fermeture de la gare de Quaregnon. Entre-temps, le bourgmestre nous a fait savoir que la gare avait été fermée quelques jours pour travaux et absence du personnel. Mais il a obtenu l'assurance que cette gare ne sera pas fermée.

02.04 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!) : J'avais interrogé Mme Vervotte sur les investissements dans les gares du Borinage, dont Quaregnon. Elle m'avait répondu qu'il était prévu de moderniser le parking de cette gare. Il serait paradoxal de fermer les guichets et de supprimer le personnel tout en veillant à agrandir le parking.

Plus de cinq cents personnes utilisent quotidiennement cette gare et cent cinquante le week-end. Si ces rumeurs s'avéraient exactes, je serais très inquiète.

02.05 Steven Vanackere, ministre (en français) : La suppression de la gare de Quaregnon ou sa suppression en tant que point d'arrêt du train n'a jamais été évoquée. La fermeture du guichet elle non plus n'est pas à l'ordre du jour, même si elle a été envisagée à titre temporaire, face à une absence importante et soudaine du personnel de vente.

Il n'est pas prévu d'étendre la capacité du parking voyageurs mais de moderniser ce parking. Les travaux vont consister en la pose d'un revêtement hydrocarboné et en l'amélioration de l'éclairage. Le coût estimé de ces travaux est de 170.000 euros. L'adjudication a eu lieu le 9 septembre dernier et le début des travaux est prévu pour fin octobre.

02.06 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!) : Merci d'infirmier ces rumeurs. Notre but est de préserver le service public, surtout là où l'économie est parfois à la traîne.

L'incident est clos.

03 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la collaboration entre la Poste belge et la Poste congolaise" (n° 14809)

03.01 François Bellot (MR) : J'ai été informé de contacts entre la Poste belge et l'Office congolais des Postes, relatifs à la réorganisation des activités postales à Kinshasa et au traitement du courrier international du Congo.

Où en sont ces négociations et dans quel cadre se déroulent-elles ? Un protocole d'accord a-t-il été signé entre l'État belge et le Congo et/ou la Poste belge et l'Office congolais des Postes ?

03.02 Steven Vanackere, ministre (en français) : La Poste examine une possibilité de coopération avec

l'Office congolais des Postes et Télécommunications (OCPT). Un représentant de La Poste s'est rendu à Kinshasa à cet effet. Cette coopération pourrait porter sur la réorganisation des activités postales à Kinshasa et le traitement du courrier international de la République démocratique du Congo.

L'analyse de faisabilité est en cours. En cas de conclusion positive, le plan d'affaire devra être soumis au comité de direction et au conseil d'administration de La Poste.

À ce jour, aucun protocole n'a été signé par les parties.

L'incident est clos.

04 Interpellations et questions jointes de

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo : le plan industriel de la SNCB et les possibilités de recapitalisation par l'Etat belge" (n° 354)
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation de B-Cargo" (n° 14811)
- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 14812)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation de B-Cargo" (n° 14845)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 14903)
- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo et de son personnel" (n° 14929)
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 14968)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation financière inquiétante de B-Cargo" (n° 15017)
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 15058)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 15063)

04.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Filiale marchandises de la SNCB, B-Cargo se situe à la croisée des chemins et affronte un déficit si important qu'il nécessite de nouvelles options stratégiques.

Les auditions d'il y a quelques semaines ont mis le problème en perspective : diminution du volume de marchandises transportées par rail et nécessité structurelle de préserver et de déployer l'outil. On a évoqué la possibilité de considérer que certains secteurs du fret ferroviaire pouvaient recevoir des aides publiques sans contradiction avec la directive européenne de juillet 2008. Par ailleurs, la filialisation des activités rentables du fret risque de ne laisser à B-Cargo que les activités qui le sont moins et de conduire cette entreprise à la faillite.

J'ai pris connaissance du plan industriel présenté le 24 août dernier par la SNCB aux syndicats ; il apparaît aussi long que vague et inopérant pour relever le défi du sauvetage et du redéploiement de B-Cargo. Les conséquences de ce plan se présentent sous trois angles dommageables : perte de postes de travail, attaques sur le statut des travailleurs du rail et désertification de l'infrastructure dans certaines zones. On envisage aussi l'arrêt pur et simple des activités ou la revente de B-Cargo.

Parmi les pistes d'avenir envisagées dans le plan industriel de B-Cargo, laquelle privilégiez-vous ? Êtes-vous prêt à envisager d'autres idées plus ambitieuses ? Pourriez-vous transférer à nouveau les infrastructures gérées par B-Cargo vers Infrabel, qui pourrait les intégrer dans un plan global de transport de

marchandises ?

Êtes-vous prêt à procéder à la recapitalisation de B-Cargo ? Quels arguments apporterez-vous à la Commission européenne relativement à cet apport ainsi qu'aux recapitalisations passées ? Sinon, quel est votre plan de rechange ?

Etes-vous prêt à considérer comme service public certains secteurs du fret ferroviaire, en raison de leur avantage environnemental ?

Quelles sont les initiatives prises par la SNCB pour renforcer la demande de transport de marchandises par train ? Ne faudrait-il pas envisager des plates-formes multimodales, atout nouveau et concurrentiel, pour attirer de nouveaux clients vers le fret ferroviaire ? N'y a-t-il pas lieu de se concerter avec les Régions ?

La concentration des ressources et des activités d'entretien des locomotives dans une seule région (les ateliers d'Anvers) ne conduira-t-elle pas à une perte d'expertise des autres régions ? Ne faut-il pas une répartition plus équilibrée pour le développement du transport de marchandises sur l'ensemble du territoire ? Envisage-t-on d'ouvrir les ateliers à des opérateurs extérieurs dont le matériel pourrait être entretenu ou réparé par B-Cargo ? Quel est l'avenir des terrains qui ne seraient plus utilisés par B-Cargo ?

Combien d'emplois sont-ils menacés chez B-Cargo ? Disposez-vous d'un plan d'entreprise ? Pourquoi n'a-t-il pas été communiqué aux représentants des travailleurs ? Quelles sont les garanties de reclassement du personnel dans les autres filiales de la SNCB ? Quelles sont les garanties de préservation du statut ?

04.02 François Bellot (MR) : La baisse des activités de B-Cargo survient alors que cette filiale de la SNCB présente des signes de fragilité du fait de l'organisation de son autonomie à la suite des exigences européennes. Il faut ajouter des mesures conjoncturelles aux mesures structurelles déjà programmées.

Pour équilibrer ses comptes, B-Cargo devrait réduire ses coûts opérationnels de cent millions d'euros et entamer des nouvelles démarches en vue de renforcer son activité commerciale.

Selon d'aucuns, cette nouvelle organisation entraînerait la réduction de 900 postes et l'organisation d'une plus grande flexibilité des travailleurs.

Où en est la mise en place de cette nouvelle organisation afin de rétablir l'équilibre des comptes d'ici 2011-2012 ? Où en est le processus d'accord de la Commission européenne sur l'augmentation de capital réalisée en 2004 ? Sachant que la SNCB Exploitation et Infrabel vont lancer un plan de recrutement de milliers de travailleurs pour remplacer les départs naturels, les 900 travailleurs dont les postes disparaîtraient seront-ils prioritairement affectés à ces nouveaux emplois par transfert ?

04.03 Patrick De Groote (N-VA) : En réalité, le plan industriel qui a été élaboré pour B-Cargo en août constituait le plan de la dernière chance. Il ressort des chiffres relatifs à la période allant de janvier à avril 2009 que la part de marché de la division « marchandises » de la SNCB est passée de 92 à 86 %. Cette part serait encore plus faible si les concurrents avaient accès aux sillons.

Pourquoi la part de marché de B-Cargo diminue-t-elle par rapport à celle des autres transporteurs ferroviaires ? De quelles garanties dispose-t-on que, cette fois, les administrateurs ont bien opéré les bons choix stratégiques ? Quelle somme l'État belge veut-il dégager pour sauver B-Cargo ? La semaine dernière, la France a libéré 7 milliards d'euros par le biais d'un plan de redressement. Pouvons-nous vraiment soutenir cette concurrence ?

Le ministre peut-il fournir des éclaircissements sur les glissements de personnel de B-Cargo vers d'autres entités des chemins de fer belges ? Le plan stratégique a été présenté aux syndicats le 24 août. Qu'en est-il de la concertation sociale ?

04.04 David Geerts (sp.a) : Lors d'une audition concernant le transport de marchandises par rail, chacun s'est accordé pour dire que le moment était crucial. L'inquiétude est grande au sein du personnel : il est

question de cinq à neuf cents licenciements. Le rapport annuel de la SNCB fait état de 121 millions d'euros de pertes pour 2008 alors que différentes sources évaluent les pertes à 168 millions d'euros pour 2009. Si la situation continue à évoluer ainsi, la faillite devrait intervenir en 2012.

Où en est le plan de restructuration ? Envisage-t-on de poursuivre la filialisation de B-Cargo ? Quel est le résultat des filiales IFB, Rail Force et Xpedis et comment influence-t-il le résultat global ?

Une aide publique est-elle envisagée pour le secteur du transport de marchandises, comme en France ? Combien d'emplois seront-ils perdus ? Comment le personnel licencié sera-t-il réintégré ? À ce jour, aucune évaluation du premier plan de restructuration de 2004 n'a été communiquée. Quel est le rapport entre la perte structurelle et la perte conjoncturelle dans le montant de 121 millions d'euros ? Quel est le coût des sillons non utilisés au cours des années précédentes ? Un tableau du matériel figure dans le rapport annuel de la SNCB mais dans quelle proportion ces locomotives et ces voitures sont-elles utilisées pour le transport des voyageurs d'une part et des marchandises d'autre part ?

04.05 Ine Somers (Open Vld) : Des experts estiment que, sans restructurations, la vente ou la faillite de B-Cargo n'est plus à exclure. Le plan industriel de B-Cargo repose en outre sur l'approbation de l'augmentation de capital de B-Cargo par la Commission européenne, de même que sur une augmentation de capital supplémentaire de 644 millions d'euros pour la SNCB. Le ministre peut-il le confirmer ? Qu'en est-il des réformes internes ? Quelle est la position du gouvernement en la matière ? Quand la Commission européenne se prononcera-t-elle définitivement sur cette question ? La vente ou la faillite de B-Cargo est-elle éventuellement aussi prise en considération et quelles en seraient les conséquences ?

04.06 Roel Deseyn (CD&V) : Décider tout simplement que B-Cargo n'est plus un projet viable serait tragique en termes d'emploi et de sécurité. Le transport de marchandises constitue une matière complexe, dont l'administration n'a peut-être pas une maîtrise suffisante.

Le plan exige du personnel une importante polyvalence et une grande flexibilité en ce qui concerne les heures de travail ou la combinaison de différentes fonctions et pareille situation n'est certainement pas propice à la sécurité, comme l'ont prouvé des études détaillées. On constate souvent que les opérateurs privés ne se montrent pas aussi stricts que les entreprises traditionnelles en ce qui concerne la sécurité.

L'analyse porte aussi sur la gestion, et à juste titre. N'y a-t-il pas d'économies substantielles à réaliser sur le nombre de sillons qui sont loués mais non utilisés ?

Dans le cadre de l'augmentation de capital, les points de vue du holding et de la SNCB divergent. Pourquoi ce désaccord entre plusieurs dirigeants ?

Il s'agit essentiellement de savoir si la restructuration vise en premier lieu à élargir le nombre de missions et à réduire les formations, ou si elle comprend également des mesures relatives au matériel et à l'infrastructure, en tenant compte de toutes les implications de ces deux scénarios au regard de la sécurité. Quelle sera l'influence des projets sur l'évolution de l'emploi ? Quelles mesures transitoires seront prévues ? Quel rôle les recrutements dans d'autres segments du groupe SNCB peuvent-ils jouer dans la réorganisation ? Que signifiera concrètement la flexibilité pour le personnel ?

Pour le ministre, quelles seront à l'avenir les missions essentielles de B-Cargo ? Quelle est la position du ministre en ce qui concerne la présence d'un opérateur public ou semi-public comme B-Cargo dans un secteur ferroviaire partiellement privatisé ? Alors que les plus beaux fruits avaient déjà été cueillis par les autres opérateurs, B-Cargo a dû assumer les missions de service public peut-être moins rentables. En cas de disparition de cette complémentarité, les conséquences économiques et écologiques seront nombreuses. Des pans entiers du marché ne seront plus desservis, au détriment d'une mobilité durable.

04.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Au printemps, on évoquait déjà la situation catastrophique de B-Cargo. Dans l'intervalle, cette situation s'est détériorée à un point tel qu'il est déjà question de vente, de mesures de dégraissage drastiques, voire de cessation d'activité. Dans la presse, on peut lire que la cessation ou la vente constituent deux scénarios envisageables et que le ministre étudie actuellement le dossier. Le secrétaire d'État à la Mobilité, M. Schouppe, avait indiqué au printemps dans une interview que

B-Cargo allait devoir accroître son efficacité et sa rentabilité. Les coûts sont encore beaucoup trop élevés et l'offre de service de la SNCB ne couvre pas encore l'entièreté de la chaîne de transport. De l'avis de ministre, B-Cargo a-t-il encore un avenir et lequel ?

04.08 Camille Dieu (PS) : Début septembre, la presse était plutôt rassurante, faisant état du recrutement de plus de mille personnes à la SNCB durant le premier semestre 2009. Celui-ci devrait être tempéré en raison de la restructuration de B-Cargo.

Confirmez-vous les informations plus récentes selon lesquelles plus de 900 emplois seraient supprimés d'ici début 2011 ? Confirmez-vous la volonté de la direction de la SNCB d'exiger des travailleurs de B-Cargo une flexibilité accrue ? Où en sont les discussions avec les partenaires sociaux ?

La SNCB envisage-t-elle d'étendre ces mesures à l'ensemble de son personnel ? À l'inverse de la France, la SNCB a-t-elle choisi les suppressions d'emplois au sein de B-Cargo plutôt que le déploiement d'une véritable politique de fret ferroviaire ?

04.09 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il s'agit d'un dossier d'une grande importance. La situation est particulièrement grave. Si rien n'est fait, B-Cargo risque la faillite en 2012. J'ai eu connaissance de chiffres qui permettent d'estimer la perte pour 2009 à 188 millions d'euros, plus encore qu'en 2002 donc, alors que la situation à cette époque était déjà jugée catastrophique.

Je me félicite de l'annonce de la présentation d'un plan industriel au conseil d'administration dans les prochains mois à venir, car cela veut dire que la SNCB croit manifestement encore en l'avenir de B-Cargo. Ce plan comprendra des propositions de mesures de restructuration mais les autorités doivent essentiellement être attentives à l'apport en capital.

Selon les déclarations de M. Descheemaeker, B-Cargo recevrait en plusieurs phases 1.239 millions d'euros dont 595 millions d'euros ont déjà été versés. B-Cargo devrait donc encore recevoir les 644 millions d'euros restants du holding. La Commission européenne procède à une analyse à ce sujet. Où en est cette dernière ? Le montant pourra-t-il être versé ?

La Commission indique aussi qu'aucune aide publique ne peut être accordée sur le marché libéralisé. Mais une telle aide peut-elle encore être attribuée une dernière fois avant le 31 décembre 2009, à condition qu'elle soit assortie de mesures de restructuration ? Pour cela, B-Cargo devrait être intégré dans une entité juridique distincte. Cela se fera-t-il ou B-Cargo restera-t-il au sein de la SNCB ?

04.10 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Ce dossier revêt une importance énorme à trois niveaux: l'emploi, l'organisation future du transport des marchandises - avec les implications que cela comporte pour le transfert modal le plus approprié et l'environnement - et l'avenir du groupe SNCB.

B-Cargo déploie ses activités sur un marché concurrentiel. Il n'y a pas de contrat de gestion pour ses activités. Ma position en tant que ministre n'est donc pas la même. Je tâcherai, dans la mesure du possible, d'user de mon influence afin d'orienter les choses, mais je ne peux pas me substituer au management, qui endosse une lourde responsabilité dans le dialogue social.

La SNCB s'efforce toutefois d'affiner le plan industriel relatif aux activités de B-Cargo. Étant donné l'impact de ce plan sur le personnel, des négociations syndicales sont en cours depuis novembre 2008. Je suis prêt à discuter de tout ce qui pourrait faire avancer ces négociations, mais je n'évoquerai rien qui serait susceptible de les entraver, car cela témoignerait d'un comportement irresponsable.

Deux éléments sont essentiels dans le plan industriel : d'une part, une vision prospective de la position de marché visée, avec une réponse à la question de savoir dans quels segments B-Cargo souhaite poursuivre ses activités et, d'autre part, un regard honnête sur la structure des coûts de l'organisation. Ces deux éléments doivent donner lieu à des décisions, si possible basées sur un consensus. Et je ne veux en aucun

cas que mes déclarations y fassent obstacle.

Quant au calendrier, je suis aussi d'avis qu'il n'y a plus de temps à perdre. L'une des pistes envisagées doit être discutée avec l'Europe. Cela ne peut se faire sans préparation. Je souligne qu'au cours des prochains jours, nous devons parvenir à des conclusions claires au sujet d'un plan industriel qui emporte l'assentiment de chacun ou qui ne suscite aucune obstruction négative.

Si B-Cargo veut avoir une chance de survie, nous devons examiner la situation du personnel. Selon une première estimation, neuf cents postes de travail seraient en effet menacés. Cela n'est pourtant pas une raison de paniquer car le défi que la SNCB doit relever est précisément de trouver des tâches adéquates pour les travailleurs qui seront ainsi délogés.

Au cours des dix prochaines années, la SNCB doit remplacer environ 40 % de son personnel. Tous les collaborateurs du groupe disposés à rejoindre un autre département auraient donc la possibilité de conserver leur emploi.

De 2003 à 2007, les résultats de B-Cargo se sont améliorés mais l'équilibre financier n'était néanmoins pas encore atteint en 2007, de sorte que le groupe n'était pas encore suffisamment armé pour faire face à la crise actuelle.

(En français) En octobre 2008, Mme Vervotte a demandé à la SNCB de lui présenter, en janvier 2009, un plan d'assainissement de B-Cargo. La perte structurelle constatée est de 85 millions d'euros auxquels il convient d'ajouter 30 millions d'euros résultant de la crise économique.

La situation du fret ferroviaire dans l'ensemble de l'Europe est mauvaise. Par rapport à 2008, on constate, au premier semestre 2009, une baisse des tonnages transportés de 33 % à la SNCF, de 25 % en Allemagne, de 35 % en Espagne et de 34 % en Suisse. Pour B-Cargo, la baisse est de 41 %.

(En néerlandais) Cette situation s'explique en partie par le choix, opéré par B-Cargo, de jouer un rôle actif dans certains segments du marché du transport de matières premières. Performante en temps normal, cette stratégie affaiblit cependant le groupe durant les périodes de grande crise comme celle que nous traversons actuellement.

Avant de conclure avec légèreté que la stratégie suivie jusqu'à présent était peu judicieuse, il convient de se rappeler que la relance de l'économie se traduira également par celle de B-Cargo.

Outre la position sur le marché, la structure des coûts de l'organisation revêt également une grande importance.

(En français) Le plan industriel vise notamment à la consolidation des dispositions déjà prises durant la période 2002-2008 en privilégiant des activités d'opérateur régional fort, de gestionnaire des corridors internationaux qui desservent notre pays et de spécialisation dans certains segments du marché. Il est également prévu un nouveau plan de transport qui rationalise le nombre de trains sur les axes les plus importants sans que la capacité ne diminue, une nouvelle organisation du travail et une flexibilité accrue du personnel.

Le choix d'une structure juridique ou organisationnelle pour l'activité cargo et ses répercussions pour le personnel font également partie de ce plan qui ne tient pas compte d'un changement éventuel dans la structure du capital du groupe SNCB.

À ce jour, les organisations syndicales se concertent sur la base d'un document discuté au comité de pilotage du 23 septembre. La prochaine réunion de ce comité début octobre devrait déterminer les bases sur lesquelles un accord sera possible.

(En néerlandais) En tant que ministre de tutelle, je connais évidemment le plan industriel que la SNCB a déposé sur la table des négociations avec les partenaires sociaux. La discussion sur la structure financière

du Groupe SNCB doit, en premier lieu, être menée au sein du groupe.

Certes, nous devons tenir compte des règles européennes et, en particulier, de celles qui concernent la libéralisation du secteur. Les lignes directrices du 22 juillet 2008 de la Commission européenne décrivent clairement les conditions dans lesquelles une intervention de l'État est éventuellement encore autorisée. J'ai, en tout cas, fait comprendre à la CE que je tiens à garder cette option ouverte.

Fin août, l'État belge a répondu aux questions additionnelles de la Commission européenne sur la compatibilité avec la réglementation européenne de l'ensemble de l'apport de capital réalisé. J'ignore à quel moment les réactions arriveront.

Je vois encore un avenir pour B-Cargo comme petit opérateur, même s'il garde une base publique. Si nous estimons qu'un service irréprochable constitue une grande valeur ajoutée pour notre économie, la meilleure chose à faire est de garder un partenaire propre. Cela vaut mieux que de voir la plus-value profiter à des entreprises étrangères qui, de ce fait, engrangent le gros des bénéfices.

Oui, il y a donc un avenir. Mais il y a aussi la volonté manifeste de faire jouer un rôle à la SNCB dans ce contexte. Mon « oui » reste cependant conditionnel. D'ici peu, nous devons opérer des choix importants sur la manière de concrétiser cette ambition, sans tabous ni slogans. Le plan industriel prescrit également une amélioration de l'efficacité du travail.

Ceux qui considèrent que rien ne doit changer se trompent. Il convient de s'occuper aussi du contenu et des décisions importantes doivent être prises avec le sérieux requis, de préférence dans le cadre d'une concertation sociale positive.

Tout ce que je puis faire au Parlement, c'est lancer un appel en faveur de la conclusion rapide d'un accord sur un plan industriel que le gouvernement appuiera autant que possible, dans le respect des règles européennes.

04.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je puis partager votre souci de permettre aux négociations en cours de bien se dérouler. Néanmoins, je trouve qu'un accord social sans plan industriel ambitieux et sans vision d'avenir revient à faire porter la charge sur une seule des parties.

Le transport des marchandises par le rail reste indispensable. Il faut donc une vision en la matière ; un opérateur public ou semi-public offre davantage de garanties à cet égard qu'un opérateur purement commercial.

Je vous invite à rester attentif au maintien d'un statut unique des travailleurs et aux possibilités de réorganisation qui n'obèrent pas le développement du fret par rail. Je me permettrai de vous interpellier à nouveau dans les prochaines semaines, notamment sur la collaboration à cet égard avec les Régions.

04.12 François Bellot (MR) : J'ai compris que B-Cargo restera une entreprise belge ne dépendant pas d'un grand opérateur. J'ai également compris que vous privilégiez la spécialisation en termes de besoins de nos entreprises.

En ce qui concerne la réorientation du personnel, il faut recourir en priorité aux opportunités qui se présentent dans les branches sœurs ou les filiales de la SNCB. Peut-être serait-il opportun que vous envoyiez un signal assez clair à ce sujet aux dirigeants de la SNCB.

04.13 Patrick De Groote (N-VA) : Si le ministre a fourni une réponse générale, c'est parce qu'il souhaite donner aux négociations toutes les chances d'aboutir. Nous sommes tous très soucieux de B-Cargo et personne ne souhaite voir se poursuivre la liquidation de la Belgique au profit de l'étranger. Chacun, et donc aussi les partenaires sociaux, doit réaliser que la situation est grave. L'emploi et la répartition régionale sont des aspects importants mais ils ne doivent pas dominer le débat et primer les intérêts commerciaux. Si tel était le cas, nous subirions un important désavantage concurrentiel. Pour autant que les bons choix soient opérés dans les jours à venir, B-Cargo a encore un avenir.

04.14 David Geerts (sp.a) : Tous les groupes posent des questions sur un sujet donné, cela signifie qu'il

règne une certaine inquiétude dont le ministre confirme du reste le fondement. Il faut évidemment donner dans les heures et les jours à venir toutes les chances de réussite à la concertation sociale. Nous reviendrons sur le sujet dans les prochaines semaines, en fonction des résultats des négociations entre les partenaires sociaux. Car le sort qui sera réservé à B-Cargo pourrait avoir des conséquences très importantes pour l'ensemble du groupe.

04.15 Ine Somers (Open Vld) : Je comprends que le ministre doit rester discret à propos de certains aspects du dossier. Il est en tout état de cause heureux qu'il soit disposé à exercer une influence là où cela s'avère possible. Ce projet ne peut réussir que si toutes les parties se rendent compte du fait qu'il est plus que temps d'agir.

04.16 Roel Deseyn (CD&V) : B-Cargo pourrait en effet subsister en tant qu'entreprise de plus petite taille se concentrant sur des marchés de niche. Pour acquérir toutefois une plus-value à long terme, l'entreprise doit soigner l'aspect complémentarité. Si B-Cargo devait disparaître, il n'y aurait plus pour de nombreuses entreprises de solution de rechange par le rail. Dans l'intérêt de la viabilité économique de l'entreprise et du développement durable, il s'indique dès lors que B-Cargo vise la complémentarité avec les entreprises de transport privées.

04.17 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Je me réjouis de constater que le ministre se rend compte de la gravité de la situation. J'espère simplement que tous les autres acteurs partagent les préoccupations du ministre.

04.18 Camille Dieu (PS) : Je vous ai demandé si la SNCB envisageait d'étendre les mesures de B-Cargo à l'ensemble de son personnel, mais vous ne m'avez pas répondu. Pourtant, lors d'une émission télévisée, M. Descheemaeker, administrateur-délégué de la SNCB, s'est plaint des protections statutaires des cheminots et a laissé entrevoir que les dispositions relatives au transport de marchandises serviraient de test pour l'activité voyageurs.

Ces mesures reposent principalement sur les épaules des travailleurs. Les cheminots tiennent à leur statut et à son unicité. J'espère qu'une véritable concertation aura lieu.

04.19 Jef Van den Bergh (CD&V) : La situation de B-Cargo peut être qualifiée de très grave. À chaque seconde qui passe, l'entreprise essuie une perte de 6 euros ! J'espère dès lors qu'un plan de restructuration sera prêt d'ici au 31 décembre.

L'incident est clos.

05 Interpellations et questions jointes de

- **M. Jan Peeters** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'incendie à la gare de Herentals et les conséquences pour les voyageurs en provenance de la Campine" (n° 363)

- **M. David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la très mauvaise qualité du service offert aux usagers des trains vers la Campine et au départ de celle-ci" (n° 14740)

- **Mme Hilde Vautmans** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes concernant certaines lignes ferroviaires (Campine, Tongres)" (n° 14775)

- **M. Servais Verherstraeten** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les services de la SNCB en Campine" (n° 14923)

- **M. Jan Mortelmans** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes affectant les liaisons ferroviaires avec la Campine" (n° 14967)

- **M. Jef Van den Bergh** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes de train en Campine" (n° 15062)

05.01 Jan Peeters (sp.a) : Les problèmes dus à l'incendie en gare de Herentals ne sont toujours pas

résolus. Selon la police locale, l'incendie aurait été causé par la rupture d'une ligne de terre en cuivre volée cinq semaines plus tôt, mais toujours pas remplacée. Alors que le problème était connu, un test avait néanmoins été effectué sans mise à la terre, ce qui a provoqué une explosion dans la cabine de signalisation avec pour conséquence une panne de l'ensemble du réseau de signalisation de la Campine et la destruction par le feu de l'ensemble du bâtiment.

Confirmez-vous cette version des faits ? Quelles mesures ont été prises pour éviter qu'une telle situation se reproduise ? Les procédures à suivre en cas de vol de cuivre ont-elles été adaptées ? Quels travaux de réparation a-t-on prévus et quels en seront le coût et la durée ? La cabine de signalisation de Herentals sera-t-elle reconstruite ou sera-t-elle transférée à Berchem, comme l'indiquent certaines rumeurs ?

Cet incident a entraîné de nombreuses nuisances. Les anciens horaires sont aujourd'hui rétablis, mais le trafic ferroviaire a été totalement chaotique au cours de la première semaine. La SNCB a tenté d'amadouer les voyageurs en leur offrant des viennoiseries et deux Sorry Pass, mais ces derniers ne sont pas satisfaits. Ne pourrait-on offrir une compensation financière aux navetteurs lésés ? Par ailleurs, cet incident a clairement montré que la communication de crise de la SNCB demeure défailante. Des mesures seront-elles prises à cet égard ?

05.02 David Geerts (sp.a) : En juin, nous avons appris avec déception qu'il n'existait pas encore de projet concret visant à améliorer l'accessibilité ferroviaire de la Campine mais seulement des plans qui devaient encore être étudiés plus avant. La manière dont la SNCB a réagi aux conséquences de l'incendie à Herentals nous conforte dans notre sentiment que la Campine ne fait pas partie de ses priorités. Pourquoi la capacité ferroviaire reste-t-elle insuffisante ? Quelles mesures seront prises à court terme pour améliorer le confort des voyageurs et à long terme pour mieux désenclaver la Campine ?

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V) : L'on sait que les régions périphériques du pays sont traitées en parent pauvre du point de vue de leur desserte ferroviaire. Je comprends bien entendu que l'incendie à Herentals constitue un cas de force majeure. Mais sur le plan de la communication à l'adresse des voyageurs, la SNCB a manifestement encore beaucoup à apprendre. Ainsi, le site internet présentant les horaires n'est pas mis à jour. Des problèmes structurels, tels que l'absence aux heures de pointe d'une liaison directe vers Bruxelles, se posent également. Par ailleurs, une partie de la ligne n'a toujours pas été électrifiée. Il est à craindre que locomotives diesel espagnoles s'essouffent une fois de plus cet automne ou cet hiver et que la capacité de réserve prévue se révélera insuffisante. Je plaide en faveur de la mise en service de locomotives diesel supplémentaires qui pourront tracter les voitures M6.

05.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Beaucoup de voyageurs se plaignent des services offerts en Campine. Dans le cadre des problèmes survenus récemment, l'absence de communication a été particulièrement gênante. Les voyageurs ont été très nombreux à écrire pour soulever le problème. Depuis des années déjà, la Campine est traitée en parent pauvre sur le plan de la mobilité et des chemins de fer.

Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour prouver aux usagers campinois que leur calvaire va enfin prendre fin ?

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les problèmes ferroviaires de la Campine sont connus depuis de nombreuses années. Le précédent ministre avait pris un certain nombre de mesures destinées à améliorer la situation, dont la mise en service de voitures à deux étages à partir de Turnhout. Des améliorations structurelles comme l'électrification de la ligne 15 sont également prévues.

Les problèmes actuels sont dus à un cas de force majeure, l'incendie d'une cabine de signalisation. Au moment des faits, la gestion de crise à la SNCB était pour le moins confuse, sinon inexistante. Il y a eu des problèmes de communication et les dispositions avec De Lijn n'ont manifestement pas été ce qu'elles auraient dû être. La SNCB et Infrabel fonctionnent indépendamment l'une de l'autre, comme l'ont montré récemment des initiatives comme Railtime. Veillera-t-on à l'avenir à la nécessaire coordination ?

05.06 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : L'infrastructure ferroviaire actuelle en Campine permet difficilement d'adapter l'offre ferroviaire à la forte croissance du nombre de voyageurs. Certaines décisions sortent leurs effets sur une période de cinq ans ou plus. La combinaison de lignes électrifiées et non électrifiées ainsi que la présence de lignes à voie unique empêchent une utilisation optimale du matériel

ferroviaire. Cette situation affecte également la ponctualité des trains. À court terme, la liaison L Anvers-Mol notamment sera dédoublée.

Deux incidents graves ont particulièrement affecté la circulation ferroviaire en Campine. L'incendie de la cabine de signalisation d'Herentals a été provoqué par la rupture d'un commutateur de caténaire qui a entraîné un court-circuit. Ce genre de court-circuits n'entraîne normalement que des dommages limités mais à la suite d'un vol de câbles, une partie de la mise à la terre manquait. Cette situation a entraîné une surtension dans les câbles situés en dessous de la cabine et déclenché l'incendie. Cet incident a fait l'objet d'une enquête approfondie. Des mesures ont été prises en ce qui concerne à la fois les commutateurs des caténaires et le remplacement des câbles volés. Dans la pratique, il est impossible de remplacer sur-le-champ l'ensemble des câbles de masse qui auraient été volés. Bien souvent, les vols, notamment de câbles de masse, ne sont pas découverts tout de suite car ils n'entravent pas le fonctionnement normal du système.

L'incendie a gravement endommagé toutes les installations techniques qui se trouvaient au-dessus du vide ventilé abritant les câbles. Tout ou presque tout a dû être remplacé. Il était devenu impossible de commander les aiguillages et les signaux dans toute la zone. Il a fallu poser six cents câbles et remplacer trois cents relais. Et il avait préalablement été fait appel, pour nettoyer les locaux gravement endommagés, à une entreprise spécialisée qui s'est immédiatement mise au travail.

Le personnel technique d'Infrabel qui était en vacances a été rappelé dans la mesure du possible. À l'heure actuelle, ce personnel travaille toujours en continu, sept jours sur sept. Trois autres chantiers ont été interrompus pour pouvoir disposer de personnel en suffisance. L'atelier central d'Etterbeek a entamé sur-le-champ le montage des éléments de rechange nécessaires.

Les possibilités d'exploitation du trafic ferroviaire sont progressivement rétablies. La prochaine mise en service est prévue pour le 12 octobre. Dès l'an prochain, on entamera la reconstruction de la salle de relais du bâtiment. Cette reconstruction s'étendra sur toute l'année 2010 et la mise en service se fera en cinq étapes.

La salle d'ordinateurs qui gère la signalisation sur la ligne en direction de Turnhout a déjà été réparée mais le coût exact de l'intervention n'a pas encore été chiffré. La gestion des signaux et des aiguillages sera transférée de Herentals à Berchem mais l'installation technique restera à Herentals.

En raison de l'incendie, la gare de Herentals n'a pu fonctionner jusqu'au 20 septembre 2009 que comme gare de transit sur l'axe Mol-Herentals-Lierre. Le nombre de places offert était également réduit. Un problème de taille supplémentaire s'est posé dans la mesure où les trois autres liaisons ferroviaires entre Herentals et Lierre n'ont pas pu être assurées et où les usagers ont vu l'offre de liaisons réduite de cinq à deux. Il a fallu recourir à un service de bus pour renforcer la capacité.

Depuis le lundi 21 septembre toutefois, presque tous les trains circulent à nouveau selon l'horaire antérieur au 4 août. Dès le 12 octobre, l'offre sera celle qui prévalait avant l'incendie. A partir du 13 décembre, la liaison L Mol-Anvers sera à nouveau scindée et du matériel supplémentaire sera disponible pour faire face à la sur-occupation.

Au cours de la période de crise, deux motrices ont été transférées de la région de Gand vers la Campine, ce qui a à son tour posé des problèmes de capacité dans la région de Gand. Infrabel étudie la possibilité d'accélérer le rétablissement de la configuration ferroviaire normale. La SNCB ne dispose pas de matériel diesel de réserve et fait tout pour optimiser l'utilisation du parc de matériel disponible.

Une importante extension de l'offre à destination de la Campine à long terme sera envisageable lorsque l'infrastructure ferroviaire de la région aura été adaptée et étendue.

À cet effet, il faut prévoir la mise à double voie des lignes en direction de Turnhout et/ou de Neerpelt et l'électrification des lignes ferroviaires. Infrabel analyse actuellement ces possibilités dans le détail, notamment sur le plan budgétaire, mais aucune décision définitive n'a encore été prise. Je présume que je

bénéficie également du soutien des interpellateurs en la matière.

La communication du groupe SNCB s'est effectivement révélée médiocre dans cette affaire. J'ai déjà plusieurs fois interpellé les responsables de la SNCB à propos de cet aspect et je leur ai demandé d'entreprendre des actions concrètes. Le site web de la SNCB mentionnait les modifications des horaires à la suite de l'incendie d'Herentals, mais la présentation laissait clairement à désirer. Par ailleurs, la SNCB a annoncé jeudi qu'elle déploierait de nouveaux moyens pour améliorer les informations fournies en temps réel à ses clients.

Infrabel fournit aussi des informations en temps réel sur son site web et par le biais du télétexte. D'autres projets encore sont encore à l'étude en matière de communication. Cependant, ce problème reste malheureusement encore lié aussi au jargon technique dont se sert la SNCB. Nous avons déjà demandé au Groupe SNCB de s'adresser aux voyageurs dans un langage clair. Je continuerai d'attirer l'attention sur ce point.

À propos des compensations, on a cité le petit déjeuner gratuit offert par Infrabel aux voyageurs à Herentals. Tous les clients n'ayant malheureusement pas pu être servis, des bons ont également été distribués. Mercredi passé, la SNCB a offert à toutes les personnes concernées quatre Sorry Pass par le biais d'un publipostage adressé aux titulaires d'un abonnement. Je rappelle par ailleurs l'existence du système de compensation habituel en cas de retards, qui est parfaitement applicable en l'occurrence.

05.07 Jan Peeters (sp.a) : Je reste sur ma faim en ce qui concerne les compensations dans la mesure où aucune compensation appropriée n'a été prévue pour les problèmes rencontrés depuis deux mois à présent en Campine. Et ce n'est pas précisément un Sorry Pass que les personnes touchées attendent.

Le ministre affirme également qu'aucune décision n'a encore été prise en ce qui concerne l'électrification de la ligne Herentals-Neerpelt. Dans la région, des collègues de son parti le contredisent sur ce point et j'espère bien évidemment que ce sont eux qui ont raison.

J'espère également que la SNCB parviendra à régler plus rapidement à l'avenir les problèmes techniques dus aux vols de matériaux.

05.08 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : En ce qui concerne les compensations, c'est la force majeure qui s'applique pour les 4 et 5 août. Le régime normal de compensations s'applique par contre pour les autres dates. J'ai obtenu ces informations directement auprès des responsables de la SNCB.

05.09 David Geerts (sp.a) : J'espère également que la SNCB n'attendra plus cinq semaines, à l'avenir, pour résoudre un problème découlant d'un vol. Cet attentisme entraîne en effet des conséquences graves non seulement sur le plan financier, mais également au niveau sociétal.

J'en viens à la décision d'Infrabel d'inclure la région dans le plan d'investissements. Le ministre peut-il préciser le calendrier y afférent ?

05.10 Servais Verherstraeten (CD&V) : Le ministre évoque à juste titre certains problèmes structurels. Étant donné notre situation budgétaire, les investissements relatifs à l'électrification de la ligne 15 pourraient également se dérouler en plusieurs phases, dont la première pourrait par exemple concerner le tronçon Herentals-Mol. Il ressort de contacts que nous avons eu avec des collaborateurs de la SNCB que cette électrification est actuellement à l'étude. Je me permets d'insister auprès du ministre pour qu'il réagisse rapidement aux problèmes structurels qui se posent.

Je demande que dans les semaines et mois à venir dix trains supplémentaires soient mis en service aux heures de pointe sur la ligne Turnhout-Bruxelles. Sans la mise en service de trains diesel supplémentaires, des problèmes risquent également de se poser sur la ligne 15 Neerpelt-Mol-Antwerpen. La région tire ici la sonnette d'alarme. Si la SNCB ne dispose pas de trains diesel supplémentaires, qu'elle en loue le cas échéant, par exemple auprès des chemins de fer français.

05.11 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Cela fait des années à présent que la Campine est confrontée à des problèmes particulièrement importants. Il est urgent de réaliser des investissements dans cette région. Il

faudrait également avoir le courage de revoir la répartition communautaire du budget.

05.12 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le ministre a évoqué des initiatives de la SNCB et d'Infrabel en matière de communication. Je me demande toutefois si le nœud du problème ne réside pas précisément dans le fait qu'il existe un manque de coordination entre ces initiatives.

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Peeters et David Geerts et est libellée comme suit :

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Jan Peeters

et la réponse du vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles,

demande au gouvernement

- de prévoir sans délai une capacité ferroviaire accrue sur les lignes en provenance et en direction de la Campine (plus de voitures, matériel plus moderne et moins sujet aux défauts) ;
- d'inviter la SNCB à arrêter un plan d'investissement concret pour l'électrification de l'ensemble de la ligne Herentals-Neerpelt ;
- de faire le point sur la question de la reconstruction rapide d'une cabine de signalisation définitive à Herentals ;
- d'offrir des compensations financières équitables aux abonnés campinois lésés ;
- d'améliorer la communication avec les voyageurs."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Ine Somers et Camille Dieu et par MM. David Lavaux, François Bellot, Jef Van den Bergh et Roel Deseyn.

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

06 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la distribution du courrier à Dilbeek" (n° 14772)

06.01 Michel Doomst (CD&V) : En raison d'un concours de circonstances, le courrier n'aurait pas été distribué dans certaines rues de Dilbeek. Le ministre est-il au courant de cette situation et peut-il l'expliquer ?

06.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Nous avons fait examiner la situation et le problème serait lié à une erreur d'un étudiant jobiste. Il s'agit d'un regrettable concours de circonstances.

06.03 Michel Doomst (CD&V) : Je note qu'il s'agit d'un simple incident.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'utilisation du ticket de transport sans papier de la SNCB via la carte d'identité électronique" (n° 14834)

07.01 Camille Dieu (PS) : Depuis juin 2009, la SNCB permet à ses usagers de recourir à un nouveau système de billet sans papier en utilisant la carte d'identité électronique comme titre de transport. Il semble cependant que plusieurs usagers aient rencontré des difficultés, l'accompagnateur ne semblant pas informé. Etes-vous au courant de ce problème ?

Comment la SNCB envisage-t-elle de former les accompagnateurs ?

07.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La SNCB, suite aux lacunes constatées, a remédié à ce problème via des coachs régulièrement présents sur le terrain. Actuellement, ce type de problème est de plus en plus rare. Pour les futurs produits, une grande attention sera portée à la formation du personnel.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'entérinement du statut de facteur de quartier par le conseil d'administration de La Poste" (n° 14837)
- **Mme Ine Somers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la nouvelle CCT de La Poste" (n° 14890)
- **Mme Camille Dieu** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le statut du facteur de quartier" (n° 14946)

08.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : L'entérinement du statut de facteur de quartier prévu par le conseil d'administration de La Poste n'a pas passé la barre de la concertation paritaire où tous les représentants des travailleurs se sont prononcés en défaveur de ce système.

La mise en œuvre de ce statut pose de graves problèmes en termes tant de droit des travailleurs que de maintien d'un service public postal de qualité. Le groupe Écolo-Groen! y est opposé.

Confirmez-vous que la commission paritaire a vu s'opposer les représentants de l'entreprise à ceux des travailleurs au sujet du statut des facteurs de quartier ?

Quelle a été la position tenue par les cinq administrateurs publics ?

Avez-vous eu un contact préalable avec eux au titre de représentant de l'actionnaire principal ?

Cautionnez-vous cette option de créer des distributeurs de courrier liés par un contrat de travail d'ouvrier avec un horaire de trois heures par jour et une rémunération horaire d'un peu plus de huit euros ?

Où en est la mise en œuvre de ce statut et quel en est le calendrier ?

08.02 Ine Somers (Open Vld) : Depuis juillet, La Poste est dotée d'une nouvelle CCT qui assure notamment la sécurité d'emploi au personnel jusque fin 2010. Des négociations relatives aux livreurs de courrier ont par ailleurs été entamées.

Le ministre peut-il présenter la nouvelle CCT ? La sécurité d'emploi est-elle conciliable avec le processus de réduction des effectifs déjà en cours ? Des résultats du projet pilote sont-ils connus ?

08.03 Camille Dieu (PS) : Remplacer les termes « porteur de courrier » par « facteur de quartier » illustre le malaise de La Poste face à ce nouveau « métier », qui ne permettra pas de nourrir une famille. Le projet n'a d'ailleurs pas passé la barre de la concertation, mais La Poste a décidé de passer outre et menace de l'adopter via le conseil d'administration, alors qu'en tant qu'entreprise publique, elle devrait être un modèle de gouvernance et de responsabilité sociétale. En pleine crise, cela s'apparente à de la provocation.

Où en sommes-nous ? Pouvez-vous ramener la direction à la sagesse et remettre tout le monde autour de la table ?

08.04 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Je privilégie une solution concertée. Le dialogue a repris au sein de la commission paritaire et, jeudi dernier, un calendrier des négociations futures a été adopté. Le conseil d'administration a demandé à la commission paritaire de tenter d'arriver à une solution concertée. La direction met tout en œuvre pour poursuivre la concertation et en faire une réussite.

Cependant, il ne reste que quinze mois avant l'échéance du 1^{er} janvier 2011, qui marque la libéralisation du marché, et La Poste doit prendre des décisions en ce sens, dont l'introduction de ce nouveau métier, qui tiendra compte des départs naturels.

Le statut est celui d'ouvrier que l'on trouve sur le marché du travail. Le minimum journalier est de trois heures, mais c'est un minimum. La Poste offrira des conditions de travail équivalentes à celles qu'offriront les autres opérateurs. La négociation est en cours.

Quand on dit que le salaire sera insuffisant, il faut garder à l'esprit que ce type de revenu doit être considéré comme un revenu de complément.

(En néerlandais) La nuance est quand même importante. On peut discuter longtemps mais il ne s'agit très vraisemblablement pas du seul revenu de ces personnes. Des projets pilotes seront lancés cet automne et je ne peux évidemment pas les évaluer avant qu'ils ne débutent.

En ce qui concerne les facteurs de quartier, je veux réserver le sujet à la concertation sociale pour que les chances d'obtenir un accord soient maximales. La Poste doit pouvoir évoluer positivement en tant qu'entreprise et la création du facteur de quartier peut créer de l'emploi pour les personnes peu qualifiées qui rencontrent des difficultés sur le marché du travail.

La Poste prévoit en effet une réduction du personnel sans licenciements secs. Aux termes de la nouvelle CCT, l'emploi de statutaires et de personnes qui disposent d'un contrat à durée indéterminée est garanti. Cet engagement n'est par ailleurs pas remis en cause dans la réorganisation actuelle.

La CCT 2009-2010 prévoit trois grands axes. En matière de pouvoir d'achat, la mesure la plus frappante est l'augmentation de la prime de fin d'année de 100 euros, jointe à une amélioration du système des titres-repas. Quant au système de prépension à 57 ou 58 ans, il est remplacé par un régime de départ ciblé. Les mesures relatives au travail à temps partiel comportent notamment des incitants pour amener les plus de 50 ans à travailler à mi-temps.

Pour parvenir à un accord, mieux vaut ne pas faire de déclarations trop catégoriques au Parlement.

Les partenaires sociaux aboutiront à un accord s'ils sont suffisamment conscients que tous les éléments s'inscrivent dans un plan destiné à garantir un emploi durable à tout le personnel et non dans un projet de démantèlement social. La nuance est de rigueur car ce ne sont pas les slogans qui nous feront avancer.

08.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je suis scandalisé par votre réponse. Je vous ai demandé si, en tant qu'actionnaire public, vous aviez été associé au dialogue. Par ailleurs, si le dialogue a repris, un moratoire s'impose, alors que les expériences pilotes de mise en place de facteurs de quartier continuent.

Vous parlez de conditions de travail comparables à celles des autres opérateurs, mais aucune décision n'a encore été prise quant au type de contrat qui leur sera proposé. Il faut tenter d'élever le niveau.

La directive sert de prétexte à une libéralisation qui aura des conséquences sociales graves, sur le volume de l'emploi et sur le service rendu. Or, elle n'est pas une fatalité. Chaque État peut décider de la manière dont il met en œuvre la libéralisation.

08.06 Steven Vanackere, ministre *(en français)* : Si vous êtes scandalisé, moi, je suis déçu par les slogans que j'entends.

Prenons l'exemple de B-Cargo : le marché est en baisse et les déficits s'accumulent; il a fallu prendre les mesures nécessaires pour préserver l'emploi.

Vous me demandez de prendre des décisions, mais je ne peux pas décider que le marché du courrier n'a pas baissé de 4,5 % ces derniers mois!

En ce qui concerne la libéralisation, vous dites que les États membres peuvent se montrer plus exigeants, qu'ils peuvent faire des choix souverains. Mais ces choix doivent répondre à des critères européens, notamment en matière d'aides d'État.

Prétendre qu'il s'agit d'une politique destructrice d'un point de vue social, c'est un peu court. Ainsi, l'automatisation grandissante du triage rend ce travail plus aisé. Demander au personnel dont l'horaire s'allège de la sorte de distribuer du courrier, voilà ce qui me paraît inhumain.

La création de nouveaux métiers ne vise pas à démolir un acquis social, elle découle de l'évolution des technologies et du marché. Et je souhaite que cela se fasse dans un climat de consensus social.

Si nous arrivons à un accord entre les syndicats et la direction, je pourrais dire que la voie que j'ai suivie était la bonne.

08.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je peux vous suggérer quelques pistes de travail. La Poste a enregistré trois années de bonis, elle dispose de cash. La libéralisation n'a pas encore eu lieu. Le gouvernement n'a pas encore fixé les règles relatives au statut des travailleurs dans les entreprises concurrentes, au nombre de jours de distribution et au territoire couvert. Il s'agit là de latitudes laissées par la directive. Je ne peux accepter qu'une entreprise publique considère d'une telle façon les travailleurs et offre des contrats avec un tel salaire ; mon rôle est d'attirer l'attention sur cette situation.

Je comprends que le marché baisse et qu'il faut moderniser La Poste. Mais les choses peuvent être faites en respectant le travailleur.

08.08 Ine Somers (Open Vld) : La solution retenue devra bien évidemment être le fruit d'une concertation. Cependant, lorsque je constate que des grèves éclatent même dans des bureaux où le projet pilote n'a pas encore été lancé, je me demande si chacun est bien désireux d'arriver à une solution concertée.

08.09 Camille Dieu (PS) : Si j'ai bien compris, cette façon de faire viendrait de l'apparition d'un nouveau marché du travail. Ce type de travail à temps partiel devrait entrer dans les mœurs, et vous considérez cela comme normal. Personnellement, je n'ai jamais considéré que le travail à temps partiel était normal.

Vous parlez d'un complément de revenu. En fait, un tarif horaire brut de 8,41 euros augmenté de petites primes après six mois ininterrompus de travail, à raison de 3,47 heures, donne un revenu de 34 euros bruts par jour, alors qu'un chômeur à temps plein isolé touche au minimum 31,93 euros ! Alors que, pendant des mois, nous avons discuté au sein de la commission des Affaires sociales afin d'obtenir une différence significative entre le salaire et le revenu de remplacement !

Qui va en bénéficier ? La ménagère du coin qui va enfourcher son vélo et faire la distribution ? Cela aussi m'inquiète. S'il s'agit d'un facteur que l'on vient juste de prépensionner, nous aurons une personne avec deux statuts pour un même travail ! Je trouve cela inacceptable ! Je continue de penser qu'il existe d'autres façons de procéder.

Vous nous parlez de concertation. Je pense que les syndicats sont devant de tels défis que, par la force des choses, ils sont obligés de négocier ! Et ils finissent par accepter des choses qui auraient été refusées il y a vingt ans, sans le poids de ces « machins » qui leur tombent dessus tous les jours. Cela n'est pas bon pour le monde du travail.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Juliette Boulet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture du bureau de poste à Hornu" (n° 14848)

09.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!) : Ma question porte sur la fermeture du bureau de poste d'Hornu non précédée de l'ouverture d'un Point Poste car, dit La Poste, la mise en place de ce dernier n'était pas terminée. Je souhaiterais disposer d'une liste actualisée des bureaux dont la fermeture et le remplacement par un Point Poste sont programmés.

09.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La Poste m'a confirmé que ce bureau ne fermera ses portes qu'ultérieurement lorsque le Point Poste sera opérationnel. Si le contrat de gestion prévoit bien un nombre minimal de points de vente, il ne prévoit pas que la fermeture d'un bureau soit obligatoirement précédée de l'ouverture d'un Point Poste. Prévoir, dans le prochain contrat de gestion, de nouvelles exigences à ce niveau me paraîtrait constituer une nette amélioration. En ce qui concerne la région de Mons-Borinage/Hauts-Pays, je mets à votre disposition une liste détaillée des modifications intervenues depuis

2006.

09.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!) : Selon le contrat de gestion, La Poste doit veiller à ce que chaque fermeture soit précédée de l'ouverture d'un Point Poste.

Vous avez dit que la fermeture sera reportée, en raison du retard dans les travaux. Dès que les travaux seront terminés, le bureau de poste sera donc fermé, qu'un Point Poste soit ouvert ou non.

C'est insuffisant : il faudrait que la fermeture soit reportée en raison de l'absence d'un Point Poste !

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Michel Doomst** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'incident en gare d'Anvers-Central" (n° 14868)
- **M. Patrick De Groote** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le départ de trains portes ouvertes" (n° 14869)
- **M. David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la procédure de départ des trains" (n° 14870)
- **Mme Ine Somers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "un incident survenu en gare de Zwijndrecht" (n° 14892)
- **M. Jan Mortelmans** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les procédures de départ des trains" (n° 14961)
- **M. David Lavaux** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les procédures de départ des trains" (n° 15041)
- **Mme Valérie De Bue** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la procédure de départ des trains" (n° 15064)

10.01 Michel Doomst (CD&V) : Le 15 septembre, soit trois mois après l'incident survenu à Bruxelles, un train a pris le départ pour Essen portes ouvertes, sans accompagnateur de train. Nous avons déjà abordé ce problème précédemment.

Quelle était la cause de cet incident ? Que révèle l'enquête ? Qu'en est-il de l'adaptation de la procédure de départ ? L'objectif consistait en effet à tirer les conclusions qui s'imposent après présentation de l'analyse de la procédure de sécurité au SPF, mi-juin.

10.02 Patrick De Groote (N-VA) : En octobre 2008, un groupe de travail a effectué des analyses de risques pour les différentes procédures de départ. Les résultats ont été soumis le 16 juin 2009 à la Commission nationale pour la prévention au travail, quelques jours avant le débat en séance plénière qui a fait suite à l'incident survenu à Bruxelles-Central. Dans l'intervalle, des incidents se sont également produits le 23 juin à Kortemark et le 15 septembre sur la ligne Essen-Rosendaal.

Qu'en est-il des mesures proposées à la suite de l'incident survenu le 15 juin ? Quels constats a-t-on tirés de l'incident du 15 septembre ?

10.03 David Geerts (sp.a) : Nous avons déjà évoqué ce problème à deux reprises dans le passé. Après l'incident qui s'était produit à Bruxelles à la suite d'une utilisation indue d'une clé IOT, les responsables avaient déclaré qu'une nouvelle procédure de départ serait instaurée en juin ou juillet 2009.

Pourquoi ne dispose-t-on pas encore des résultats de l'enquête ? Va-t-on introduire de nouvelles méthodes ? Comment serons-nous informés ?

10.04 Ine Somers (Open Vld) : Le rapport d'évaluation des procédures de départ devait être disponible au mois de juillet. Est-il effectivement possible de se le procurer dès à présent ? Quelles en sont les principales conclusions et recommandations ? Les membres de la commission le recevront-ils ?

10.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : À la suite de précédents incidents graves, le ministre avait déclaré qu'un rapport d'enquête serait envoyé dans le mois au SPF. Ce document devait ensuite servir de base à d'éventuelles modifications.

Qu'est-il arrivé précisément la semaine passée à Anvers-Central ? Quels sont les résultats des enquêtes portant sur les différents incidents que nous avons connus ? Quelles mesures le vice-premier ministre a-t-il prises en vue d'améliorer les procédures de départ ?

10.06 David Lavaux (cdH) : Plusieurs accidents ont eu lieu en mai, juin et septembre, en lien avec les procédures de départ des trains.

Quelles ont été les suites de l'accident de Dinant ? Les responsabilités ont-elles été déterminées ?

Quelles ont été les circonstances de l'incident du 15 septembre à Anvers ?

Où en est le groupe de travail SNCB-Infrabel visant à réorganiser la procédure de départ ? Cette procédure va-t-elle être mise en œuvre rapidement ? Le modèle néerlandais sera-t-il adopté ? Si oui, y a-t-il des études sur des accidents éventuels aux Pays-Bas ?

Le **président** : La question de Mme De Bue est transformée en question écrite.

10.07 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Pour l'accident qui s'est produit à Dinant, l'instruction suit son cours auprès du tribunal de première instance de Dinant.

L'état de santé de M. Cornette est stable et il poursuit sa rééducation, que le service médical de la SNCB suit de près. M. Cornette bénéficie du régime d'accident du travail. Une assistance juridique lui a été octroyée et un assistant social lui rend régulièrement visite. La SNCB prend aussi en charge les frais de déplacement de ses proches et les remboursements des frais médicaux.

(*En néerlandais*) Selon la SNCB, l'enquête doit encore déterminer les causes exactes de l'incident du 15 septembre. Selon les premières informations, l'incident serait dû à un acte de malveillance. Un inconnu aurait activé le système IOT.

Une étude de risques qui compare la procédure actuelle à une procédure à huis clos comme aux Pays-Bas a été clôturée fin juin 2009. La zone grise au départ du train pourrait être supprimée moyennant quelques aménagements techniques, au bénéfice de la sécurité des voyageurs et du personnel ferroviaire. Avec les installations actuelles, des mesures qui ne feraient qu'améliorer la sécurité des accompagnateurs de train génèreraient des risques intolérables pour les voyageurs.

La SNCB a pris des mesures en matière d'agressions contre les accompagnateurs de train. Dans le cadre des actions préventives, l'accent est mis sur la nécessité pour l'ensemble du personnel d'appliquer strictement les procédures. Les campagnes de sensibilisation dans les gares et sur les quais ont attiré l'attention du public sur les dangers inhérents à la procédure de départ. Ces campagnes doivent inciter les voyageurs à respecter davantage le personnel ferroviaire et en particulier l'accompagnateur de train. L'amélioration de la chaîne d'information est également en cours.

La SNCB et Infrabel préparent des solutions structurelles dont le comité de direction de la SNCB du 8 septembre 2009 a déjà ratifié la base. Des études concrètes ont été lancées à cet effet au sein d'Infrabel et de la SNCB. Des résultats sont attendus pour la fin 2009, comme le projet de nouvelle procédure de départ.

10.08 Michel Doomst (CD&V) : Il s'agit invariablement d'une utilisation abusive du système IOT. Il est urgent de prendre des mesures. Dans le cadre de la procédure de départ, il faut éliminer au maximum l'intervention de personnes animées de mauvaises intentions. Si l'on tarde à procéder aux adaptations, je crains un nouvel incident.

10.09 Patrick De Groote (N-VA) : Le choix se porte finalement sur le modèle néerlandais, mais je ne comprends pas pourquoi cela doit prendre autant de temps. Les Néerlandais ont déjà résolu le problème en 2005 et, depuis les adaptations, il n'y a, apparemment, plus eu d'incidents.

10.10 Ine Somers (Open Vld) : Nous sommes heureux d'apprendre que l'étude a permis de dégager des solutions claires, mais nous regrettons que des incidents aient dû se produire pour arriver à ce résultat.

10.11 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : La procédure de départ sera donc adaptée, et j'espère qu'elle le sera dans les meilleurs délais.

10.12 David Lavaux (cdH) : Je vous encourage à faire en sorte que la mise en œuvre des nouvelles procédures soit la plus rapide possible.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la restructuration de Belgacom" (n° 14889)

11.01 Ine Somers (Open Vld) : Belgacom a annoncé son intention de réunir ses filiales Proximus, Telindus et Skynet au sein d'une même société, sous la coupole Belgacom. Les conséquences de l'opération pour le personnel inquiètent les syndicats.

Quelles sont les raisons de cette restructuration juridique ? Cette dernière aura-t-elle à long terme des conséquences pour le personnel ? Qu'a donné l'entretien entre le ministre et les syndicats de Belgacom ?

11.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : L'intégration doit permettre à Belgacom de déployer une stratégie de convergence et de proposer à sa clientèle des solutions totalement intégrées. L'offre de produits et de services communs vise un meilleur service, la globalisation, la prévention des investissements doubles, l'accroissement de la flexibilité et le renforcement de la capacité.

Les membres du personnel concernés passeront chez Belgacom S.A. à partir du 1er janvier 2010 et jouiront d'emblée de la sécurité d'emploi offerte par la convention 2009-2010 de Belgacom S.A. Cette garantie court jusqu'au 31 décembre 2010. Pour le surplus, les conditions d'emploi seront inchangées..

Les garanties en matière de travail et de rémunération futures sont réglées légalement mais il peut y être dérogé par une CCT. Il s'agit bien entendu de mettre en place une gestion harmonisée en toute ouverture, par le biais de négociations.

J'ai reçu la délégation des syndicats à mon cabinet et la rencontre s'est déroulée dans une bonne atmosphère. Il faut évidemment appliquer les règles de la concertation sociale que toutes les parties se doivent de respecter.

Il faut œuvrer à l'intégration de toutes les parties, tout en veillant aux intérêts de tous les travailleurs concernés. J'attache une attention particulière à la concertation sociale entre la direction et les partenaires sociaux, dont j'espère qu'elle pourra – de préférence sans ingérence politique – mener à des solutions.

L'incident est clos.

12 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la politique du personnel au sein des entreprises publiques" (n° 14891)

12.01 Ine Somers (Open Vld) : Ces derniers mois, La Poste comme Belgacom se sont trouvés sous les feux de l'actualité pour avoir été contraints de réintégrer des travailleurs licenciés. La Poste avait congédié un facteur surmené et la SNCB un guichetier qui avait commis un vol.

La Poste offre-t-elle un accompagnement à ses collaborateurs confrontés à des difficultés dans leur travail quotidien ? Dans pareils cas, ces travailleurs peuvent-ils être affectés temporairement à d'autres tâches ? Le statut de fonctionnaire est-il suffisamment flexible ? Ne demande-t-il pas à être adapté ?

12.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Il ressort d'emblée de la question que les travailleurs qui ne se sentent pas traités correctement ont la possibilité d'être entendus. Certaines circonstances

requièrent bien entendu des mesures disciplinaires. D'autre part, les entreprises doivent offrir un accompagnement adéquat à leur personnel. J'attends de La Poste et de la SNCB qu'elles appliquent le droit disciplinaire de manière équitable. Les problèmes évoqués ne reflètent aucunement une évolution spécifique de la politique disciplinaire.

A la SNCB comme à La Poste, il existe des procédures d'accompagnement pour aider les membres du personnel qui en ressentiraient le besoin. Si ces entreprises ne souhaitent pas voir modifié cadre d'application des mesures disciplinaires, elles sont bien sûr disposées à veiller à ce que ces dernières soient appliquées de manière équilibrée. Dans chacun des cas cités, le Conseil d'État a estimé que la sanction n'était pas proportionnée à la faute commise, sans pour autant contester la faute celle-ci. Le statut disciplinaire de la SNCB énumère une série de mesures disciplinaires correspondant aux faits incriminés. Des circonstances atténuantes peuvent être prises en considération. Dès lors, je ne pense pas qu'une modification du statut disciplinaire du groupe SNCB s'impose.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 14956 de M. Van Campenhout a été transformée en question écrite.

13 Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nombre de boîtes aux lettres non conformes aux directives de La Poste" (n° 14958)

13.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : La Poste a mené il y a un an une campagne au cours de laquelle elle a fait procéder au contrôle de 5,5 millions de boîtes aux lettres. Quelque 250.000 boîtes auraient été jugées non conformes.

Deux mille citoyens qui avaient omis de se mettre en règle après plusieurs demandes ont été expressément invités, une dernière fois, à s'exécuter. S'ils devaient ignorer cette mise en demeure, ils ne recevraient plus de courrier.

Ces informations sont-elles exactes? Pouvez-vous répartir les 250.000 boîtes non conformes par région, province ou ville?

La page internet de la Poste comporte les 7 règles auxquelles doivent répondre les boîtes aux lettres. Comment La Poste s'efforce-t-elle de les faire appliquer? Les nouvelles normes ne concerneraient pas les immeubles antérieurs au 20 avril 2007. Est-ce exact et cette distinction a-t-elle fait l'objet d'une communication appropriée? Les citoyens concernés ont-ils déjà réagi? Combien risquent de ne plus recevoir leur courrier?

13.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : A l'issue d'une période test, La Poste a lancé fin 2008 un projet « boîtes aux lettres conformes ». Il a été demandé aux bureaux de dresser pour le 30 avril l'inventaire de toutes les boîtes non conformes. À ce jour, les facteurs ont contrôlé plus de 90 % des 5,4 millions de boîtes aux lettres que compte la Belgique. En tout, 246.578 boîtes ont été jugées non conformes. Tous les bureaux n'en seraient pas à un stade aussi avancé du projet et il faudra attendre la fin de celui-ci pour procéder à une analyse globale des chiffres. Et le nombre de sanctions définitives dépendant des réactions aux dernières mises en demeure, je ne puis pas encore avancer de chiffres définitifs.

Il y a eu quelque six cents suspensions jusqu'à présent. Quant à la diffusion des directives, des dépliants sont disponibles dans les bureaux de poste et les informations figurent également sur le site web de La Poste.

13.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Je demanderai par écrit la répartition des chiffres par Région et par province, de manière à pouvoir vérifier si les directives sont respectées partout. Pour quand est prévu l'achèvement de ce projet et quand pourra-t-on disposer de toutes les données?

13.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je vous ai communiqué tout ce que je sais pour le moment, mais je tâcherai de fournir le plus d'informations complémentaires possible.

L'incident est clos.

14 Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Liège-Guillemins" (n° 14966)

14.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le coût de la rénovation de la gare de Liège-Guillemins était estimé à 150 millions d'euros. Or, le coût final serait de 437 millions d'euros. Ne s'agit-il pas d'un gaspillage d'argent pour une ville ayant d'autres priorités ? N'aurait-il pas été préférable de donner la priorité à une bonne politique ferroviaire ? Le calcul des coûts a-t-il fait l'objet d'un contrôle suffisant ? Une extension de capacité à 50.000 voyageurs par jour peut-elle se justifier alors que le chiffre actuel est seulement de 13.500 voyageurs par jour ?

14.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Il a été décidé au début des années '90 de rénover entièrement la gare de Liège-Guillemins. La réception des travaux qui ont débuté en 2000 était prévue pour 2007 mais les travaux ont finalement accusé un retard de deux années.

J'ai également lu dans les médias que le coût total était de 437 millions d'euros, dont 312 millions pour la gare proprement dite et 125 millions pour l'indispensable adaptation de l'infrastructure ferroviaire. Durant les travaux, seules des indexations de prix et une augmentation du prix de l'acier ont nécessité une adaptation du budget.

Construire une nouvelle gare coûte cher. La rénovation de la gare d'Anvers-Central aura coûté au total 775 millions d'euros.

En 2007, la gare de Liège-Guillemins accueillait quotidiennement 13.500 voyageurs les jours ouvrables. Ce chiffre est moins élevé que celui de 2006 avec 16.000 voyageurs, probablement en raison des inconvénients résultant des travaux pour les voyageurs. Le nombre de voyageurs pourrait augmenter sensiblement dans les années à venir, compte tenu notamment de l'offre de trains internationaux et notamment le train à grande vitesse entre Liège et Cologne.

14.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le ministre dit que la construction d'une gare est forcément coûteuse, mais elle l'est peut-être moins qu'une rénovation complète. Je répète ma question de savoir s'il était bien nécessaire d'accroître la capacité jusqu'à 50.000 voyageurs.

14.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Cette décision a été prise dans les années 1990, mais j'ai l'impression qu'il s'agit en l'occurrence d'une gare du futur. Il ne faudra plus réaliser d'agrandissements pendant les cinquante prochaines années.

14.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Voilà qui m'apparaît un peu comme de la science-fiction.

L'incident est clos.

15 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le supplément sur un ticket de train vers l'aéroport de Zaventem" (n° 14988)

15.01 Patrick De Groote (N-VA) : Toute personne qui rejoint l'aéroport de Zaventem en train devra payer un supplément de 2,05 euros pour son ticket, indépendamment de la distance qu'elle parcourt, et cela en conséquence de l'accord intervenu entre Infrabel et les partenaires privés à propos de la construction de la ligne Diabolo. Dès la mise en service de cette ligne, cette contribution sera doublée jusqu'à concurrence de 4,1 euros. Pourquoi a-t-on opté pour un supplément forfaitaire distinct ? Comment ce montant a-t-il été calculé ?

15.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : La liaison ferroviaire souterraine qui relie la ligne 36 Bruxelles-Louvain et la nouvelle ligne 25N sera réalisée par le biais d'un partenariat public-privé. Le gouvernement en a fixé les principes en 2004, tandis que l'adjudication et le financement ont été clôturés le 28 septembre 2007.

La loi du 30 avril portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer prévoit trois sources de revenus pour l'amortissement et la charge d'intérêts du capital investi : une contribution annuelle fixe d'Infrabel de 9 millions d'euros, une contribution de 0,5 % sur le chiffre d'affaires du transport intérieur de voyageurs des opérateurs ferroviaires et un supplément sur le prix du voyage pour les usagers. L'arrêté royal qui fixe la contribution à 2,05 euros est un arrêté d'exécution de cette loi.

L'ampleur de la contribution résulte d'une comparaison entre les offres des différents candidats dans le cadre de la procédure d'adjudication du PPP : le gouvernement a choisi le candidat proposant le prix le plus bas par voyageur. Ce prix permet de finaliser un modèle financier compliqué. L'investisseur supporte tous les risques liés à l'évolution de la demande jusqu'en 2047.

La fixation d'un montant forfaitaire était le seul moyen d'établir un modèle financier correct. Il permet aussi de comparer facilement les différentes offres.

Il s'agit donc en l'occurrence de l'exécution de décisions prises antérieurement.

J'ai exécuté les décisions prévues qui s'inscrivent dans la logique de la création du PPP.

L'incident est clos.

16 **Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nombre de consultants auprès de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel" (n° 14990)**

16.01 **David Geerts** (sp.a) : Deuxième employeur du pays avec vingt mille collaborateurs, la SNCB fait aussi appel à de nombreux consultants dont le rapport annuel ne permet cependant pas de connaître le nombre.

Si je n'ai pas introduit cette question par écrit, c'est pour souligner que des membres du personnel s'insurgent parfois lorsqu'ils constatent que, dans le cadre de leur mission, des consultants repensent les processus de façon à se ménager une position avantageuse.

Combien de consultants ont travaillé en 2008 auprès de la holding SNCB, de l'opérateur de transport SNCB et d'Infrabel ? Observe-t-on une tendance à recourir plus souvent à des consultants ? Quel est l'impact de cette situation sur le fonctionnement des différentes sociétés ?

16.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Je serai bref. Je n'ai reçu les éléments de réponse qu'à 13 h 45.

La sélection et le recours à des consultants relève de la responsabilité des organes de direction et de gestion des trois filiales du Groupe SNCB. L'évaluation ne peut s'effectuer qu'a posteriori. Ce n'est qu'à ce moment qu'il est possible d'apprécier véritablement si la mission aurait pu être confiée à des membres du personnel propres à l'entreprise.

Pour 2008, les frais d'audit et de consultance pour le Holding SNCB se montaient à 3.268.000 euros pour l'exploitation et à 9.550.000 euros pour les investissements. S'ajoute à cela un montant de 3.964.000 euros pour la conversion aux normes IFRS. Le montant total pour le holding s'élève donc à 16,8 millions. Pour la SNCB, la somme des frais de consultance représentait 15.964.000 euros. Pour Infrabel, il s'agit d'une somme totale de 11.889.000 euros. Pour l'ensemble du groupe, le montant total se situe donc entre 42 et 43 millions d'euros.

16.03 **David Geerts** (sp.a) : Je sais qu'il n'est pas aisé d'élaborer un rapport détaillé dans un délai aussi court. Je poserai également une question écrite. Il est important de garder un oeil sur les coûts cachés, ce qui relève de la mission de contrôle du Parlement.

L'incident est clos.

17 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la rénovation des gares de voyageurs" (n° 15004)

17.01 David Lavaux (cdH) : Le projet de rénovation de la gare de Mons atteignant 100 millions d'euros, quel est le budget, dans son détail, consacré à la rénovation des petites gares les plus délabrées du pays ? Quelles seront les rénovations prioritaires ?

17.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La version consolidée du programme d'investissements 2010 du Groupe SNCB doit être soumise à l'approbation ministérielle ce 15 novembre au plus tard et concerne, pour la Wallonie, non seulement les gares les plus fréquentées mais aussi, de façon importante toutes les autres gares et points d'arrêts non gardés, qui seront modernisés.

Les quais seront rehaussés à Bracquegnies, Tamines, Morlanwelz et dans sept autres gares de la ligne 132. Les voies d'entrées seront modernisées à Mons.

Un budget est également prévu pour les bâtiments et les parkings de voitures et deux-roues dans un certain nombre de petites gares.

L'incident est clos.

18 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le fonctionnement de la présidence du Conseil d'administration de la SNCB" (n° 14991)

18.01 David Geerts (sp.a) : Lors de la réunion de commission du 29 juin dernier, des questions ont été posées sur l'ancienne présidente du conseil d'administration de la SNCB, Mme De Groeve, ainsi que sur le fonctionnement de ce conseil d'administration. La personne en question a semble-t-il été remplacée dans l'intervalle par un président temporaire. Le 22 septembre, nous avons appris qu'un nouveau président effectif serait nommé par arrêté royal. Mme De Groeve n'a-t-elle pas présidé de manière effective le conseil d'administration entre juin 2009 et septembre 2009 ? Quel était son statut durant cette période ? Bénéficiait-elle toujours d'une indemnité ? Quelles étaient les attributions du président temporaire ? Étaient-elles restreintes ? Que prévoit la loi à cet égard ? Elaborera-t-on un règlement interne relatif à l'introduction de notes de frais par le président et par les membres du conseil d'administration ? Quand le mandat du nouveau président prendra-t-il cours ?

18.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : À la mi-juin, Mme De Groeve a demandé à pouvoir être mise en congé de son mandat de présidente du conseil d'administration de la SNCB. Le 17 septembre 2009, elle a démissionné de son mandat de présidente, libérant ainsi une place d'administrateur. Lors de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 23 septembre 2009, le conseil d'administration de la SNCB-Holding a nommé Mme Laurence Bovy administratrice à la SNCB. Elle achèvera le mandat de Mme De Groeve. Le 25 septembre, un projet d'arrêté royal portant nomination de Mme Bovy à la fonction de présidente du conseil d'administration a été adopté en Conseil des ministres. Mme De Groeve ne perçoit plus aucune rémunération de la SNCB. En ce qui concerne les compétences d'un président provisoire, le conseil d'administration a inclus dans son règlement d'ordre intérieur une disposition selon laquelle les tâches du président relatives à l'organisation et la succession des conseils d'administration sont assurées par un collège composé de l'administrateur délégué, du président du comité d'audit et de l'administrateur le plus âgé.

Il n'a donc pas été procédé à la désignation d'un président temporaire. Le président et les membres du conseil d'administration assument un rôle important de représentation de la société et perçoivent, en échange, une indemnité forfaitaire. Dans le cas du président, certains frais de restaurant et de cadeaux sont pris en charge. Le mandat de la nouvelle présidente entre effectivement en vigueur le 1^{er} octobre 2009.

18.03 David Geerts (sp.a) : Est-il exact que l'ancienne présidente du conseil d'administration a pris congé en juin 2009, que ce congé a été prolongé jusqu'au 17 septembre et que cette période a été couverte par

une rémunération complète de président ?

18.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : La décision ne m'a, en tout état de cause, pas été soumise mais jusqu'à sa démission, Mme De Groot était présidente, même si elle avait déjà annoncé qu'elle ne pourrait pas être présente à la réunion. C'est sur cette base que le conseil d'administration a pris une décision en matière de rémunération.

L'incident est clos.

19 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le plan d'urgence de la SNCB en cas d'épidémie de grippe A/H1N1 en Belgique" (n° 15013)

19.01 David Lavaux (cdH) : Un travailleur de la SNCB sur trois pourrait être touché par la grippe A/H1N1 ; un plan d'urgence a donc été prévu, qui pourrait aller jusqu'à la réduction de l'offre de trains.

Quelles sont les mesures prévues dans ce plan ? Un dédommagement est-il prévu pour les abonnés ? Pourquoi le plan prévoit-il la commande mais non la distribution à titre préventif de 10.000 masques ?

19.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Une plateforme "Pandémie" a été mise en place au sein du holding. Il n'y a pas encore eu de concertation avec le Comité consultatif des usagers.

Le plan prévoit trois scénarios. Entre 15 et 30 % d'absentéisme, le service sera réduit à celui des mois de juillet et août; entre 30 et 35 %, le service sera celui du dimanche avec des adaptations (50 % de la capacité et 60 % des trains); au-delà de 50 % d'absentéisme (cas extrême), ce sera le service du dimanche qui sera d'application.

Le dédommagement des abonnés doit encore être discuté, mais nous ne serons pas dans un cas de figure en dehors de la normale. Le cas de force majeure devra être intégré à l'analyse.

Enfin, il existe un stock de gel antibactérien et de 10.000 masques, dont la distribution dès avis de la plateforme a déjà été organisée. Des mesures ont été prises pour éviter les ruptures de stock.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- **M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la performance du matériel roulant M6 Light" (n° 15014)**

- **M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'accessibilité du matériel roulant M6 Light" (n° 15025)**

20.01 David Lavaux (cdH) : Le 7 mai dernier, la SNCB présentait son matériel roulant M6 Light, c'est-à-dire des voitures M5 remises à neuf. Malheureusement, certains défauts sont réapparus. Deux problèmes ont engendré des retards : un blocage de l'ouverture des portes et un problème de freinage. Ces problèmes ont-ils fait l'objet d'une attention particulière lors des rénovations ? D'autres incidents ont-ils été répertoriés sur ce matériel ? Quelles ont été leurs conséquences ? Avez-vous reçu des plaintes ?

Les voitures M5 à double étage n'offraient pas un confort optimal. Leur rénovation l'a sans aucun doute amélioré, mais les voyageurs regrettent que l'accessibilité des voitures n'ait été que trop peu améliorée. L'accessibilité des sièges est également en cause, car ils se trouvent toujours sur estrade. Pourquoi l'accessibilité des voitures et des sièges n'a-t-elle pas été optimisée ? Comment les postes à améliorer ont-ils été sélectionnés ?

20.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Le blocage de la fermeture des portes résulte d'un problème de commande des interrupteurs que la SNCB adaptera. Le blocage du frein est un problème constaté lors la mise en service de la première rame; il s'agissait d'un réglage et le problème a été résolu immédiatement. Une méthode de test améliorée a été mise en place. Comme tout matériel neuf, les voitures M5 rénovées sont sujettes à des maladies de jeunesse. Toutefois, leur fiabilité s'est sensiblement améliorée.

Concernant l'accessibilité, la première marche a été élargie de trente millimètres et une grille a été placée. L'ajout d'une marche n'était techniquement pas réaliste.

A l'origine, le confort des voitures M5 était réduit notamment par les canaux de ventilation présents au niveau du plancher. L'estrade a permis de modifier ces canaux et de donner plus d'espace au niveau des pieds des voyageurs.

Les priorités ont été sélectionnées sur la base d'enquêtes réalisées auprès des voyageurs. Le marchepied figurait à la deuxième place dans une liste de vingt-deux améliorations proposées, mais les voyageurs ne lui ont accordé que la onzième place.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- **M. Flor Van Noppen** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le veto de la SNCB à la campagne du forum nucléaire" (n° 15039)

- **M. Dirk Vijnck** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le refus de la SNCB des affiches publicitaires du forum nucléaire" (n° 15052)

21.01 Dirk Vijnck (LDD) : La SNCB refuserait d'afficher un message publicitaire avec le slogan « Un train consomme 55 % d'énergie nucléaire ». Quelle est l'opinion du ministre ? Sur quelle base la SNCB juge-t-elle les messages publicitaires ? Quels messages publicitaires ont été refusés au cours des cinq dernières années par la SNCB et pour quelles raisons ?

21.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Le Groupe SNCB craint que la campagne puisse avoir un impact sur son image car les voyageurs pourraient croire qu'il s'agit d'un message de la SNCB elle-même. La SNCB ne souhaite pas s'immiscer dans le débat sur l'énergie nucléaire. La STIB, De Lijn et la VRT ont refusé de collaborer à cette campagne.

Il n'y a que très peu de messages publicitaires qui essuient un refus. Il y a environ deux ans, une campagne de Gaia a été refusée. Il s'agit toujours de situations dans lesquelles la SNCB craint que son image puisse être discréditée.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 22.