

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

van

MAANDAG 19 OKTOBER 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 19 OCTOBRE 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanpassings- en renovatiewerken aan het station van 's Gravenbrakel" (nr. 14599)

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De werken aan de wachtzaal van het station te 's Gravenbrakel zouden beëindigd zijn. Die wachtzaal zou echter niet voor het publiek toegankelijk zijn, omdat de kantoren van het stationspersoneel daar zouden worden ondergebracht tijdens de werken.

De Portakabin-unit in het station van Edingen zou voor de wintermaanden naar 's Gravenbrakel worden overgebracht. Dat is echter nog niet gebeurd en de reizigers moeten, ondanks het vriesweer, buiten op hun trein wachten.

De roltrap naar spoor 1 is al zes weken buiten werking, wat zeer problematisch is voor de reizigers met een beperkte mobiliteit.

Ik wens u eraan te herinneren dat 's Gravenbrakel in de top tien van de Waalse stations staat.

01.02 Minister Steven Vanackere (*Frans*): De renovatie van het sanitair en van een gedeelte van de stationshal zou sinds kort voltooid zijn. Dat gedeelte zal niet toegankelijk zijn voor het publiek, want daar zal het kantoor van de stationschef en zijn adjuncten worden ingericht gedurende de renovatie van de vleugel "kant Brussel".

Die werken gaan nog voor eind dit jaar van start.

Voor de reizigers zullen de containers waarin het station Edingen voorlopig nog gehuisvest is eind december, begin januari naar 's Gravenbrakel worden verhuisd, wanneer de renovatie van het station Edingen achter de rug is.

Ik ben het met u eens dat de reizigers recht hebben op beschutting wanneer ze op de trein wachten. Het zou dus goed zijn indien ze gebruik zouden kunnen maken van een deel van de wachtzaal, wat geen probleem zou mogen opleveren, aangezien de werken in de vleugel van het gebouw in de richting van Brussel nog niet begonnen zijn.

De roltrap van perron 1 liet het afweten op 10 juli 2009. De hydraulische pomp kon niet meer worden hersteld en er werd dus een nieuwe pomp besteld, met een leveringstermijn van zes weken. Ze werd op 1 september 2009 in gebruik genomen.

De moderniseringswerken en de verhoging van de perrons in 's Gravenbrakel – ook de vervanging van de roltrappen – zijn gepland voor 2011-2012. De herstellingswerken aan de trappen van de ondergrondse doorgang van het station 's Gravenbrakel werden eind februari 2009 beëindigd.

01.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Er is nood aan meer communicatie tussen de bedrijven die ontstaan zijn uit de vroegere NMBS. Ik mag dus noteren dat de wachtzaal zal worden heropend tot de Portakabin beschikbaar is.

01.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Wat u mag noteren, is dat ik het met uw standpunt daarover eens ben en dat ik het zal meedelen aan wie daarover een beslissing kan nemen.

Het incident is gesloten.

01.05 De voorzitter: De vraag nr. 14798 van mevrouw Musin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

02 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aanhoudende capaciteitstekort en de verouderde staat van de trein CR3756 die om 6.39 uur in 's Gravenbrakel vertrekt" (nr. 14973)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Toen ik u zes maanden geleden ondervroeg over de eivolle trein CR 3756 van 6.39 uur, deelde u mij mee dat er voor die trein vier rijtuigen worden ingezet. Intussen is de situatie kennelijk nog verslechterd. De vier rijtuigen zitten vaak tjokvol. Sinds vorige week is de trein samengesteld uit twee zeer oude rijtuigen en twee rijtuigen in bijzonder slechte staat die dertig jaar geleden op de lijn naar Brussel-Nationaal-Luchthaven reden.

Volgens de uitleg van de NMBS aan een reiziger zou dat te wijten zijn aan de slijtage van de treinen en het gebrek aan beschikbare reserverijtuigen. Nochtans werden er in april 2009 420 M6-treinstellen (dubbeldeksrijtuigen) geleverd, waardoor een groot aantal oudere rijtuigen niet langer wordt ingezet. In theorie zouden er dus veel meer betere rijtuigen beschikbaar moeten zijn.

Welke maatregelen denkt de NMBS te nemen om de pendelaars meer rijcomfort te bieden?

02.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Die Sabenatreinstellen zullen over twee jaar buiten gebruik gesteld worden. Vandaag kunnen we nog altijd niet buiten dat materieel.

De vorige minister heeft de investeringen in nieuw materieel en in de renovatie van ouder materieel opgevoerd, maar we zullen daar pas over enkele jaren de vruchten van kunnen plukken.

Vanaf vandaag rijden er vier treinen met acht M6-dubbeldeksrijtuigen op de lijn Binche-Brussel-Ottignies-Louvain-la-Neuve. Begin volgend jaar zal de NMBS meer treinen met M6-rijtuigen op deze verbinding inzetten.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Met verouderd en ontoereikend materieel zal de NMBS de reizigers er niet toe aansporen de trein te nemen in plaats van de auto.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de inlichtingendienst" (nr. 15085)

03.01 Roel Deseyn (CD&V): Belgacom meldde op 23 juni dat de tarieven van zijn concurrerende inlichtingendienst EDA duurder zouden worden. EDA levert inlichtingen tegen een lager basistarief dan 1207 van Belgacom, maar toch betaalt de klant meer voor de dienst van EDA omdat Belgacom connectiekosten aanrekent.

Waarom neemt Belgacom de perscommunicatie van een concurrent voor zijn rekening? Wat waren voor Belgacom de nettokosten van het inlichtingennummer 1207, van 2004 tot 2007? Kan een inlichtingendienst rendabel zijn waardoor het Universele Dienstverleningsfonds niet meer zou moeten tussenkomen? Bepaalt Belgacom de invulling en de tarieven van deze dienst vrij? Acht de minister het niet noodzakelijk goede, laagdrempelige alternatieven te zoeken voor de telefoongidsen?

03.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Belgacomabonnees kunnen inderdaad voor de inlichtingen van EDA opteren. Toen EDA besliste de groothandelstarieven op te trekken, was Belgacom wettelijk verplicht om haar klanten daarvan te verwittigen.

Het inlichtingennummer 1207 van Belgacom is over de laatste vijf jaar rendabel waardoor het geen vergoeding uit het betrokken fonds meer ontvangt. Belgacom moet voor zijn inlichtingendienst aan wettelijke voorwaarden voldoen, namelijk de dienst moet betaalbaar zijn en moet ook 's nachts worden aangeboden. 's Nachts is de dienst echter niet rendabel en daar speelt het fonds nog wel een rol.

De papieren dragers passen in het kader van de universele dienstverlening. Burgers kunnen zelf melden dat ze geen telefoonboeken wensen te ontvangen. Daar wordt zo weinig gebruik van gemaakt dat we nog eens moeten nagaan of we daaraan iets kunnen doen.

03.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Belgacom brengt de prijs van zijn concurrent bewust boven het standaardbedrag van de eigen dienst. Als andere operatoren goede informatie verstrekken, zou het niet goed zijn dat de historische monopoliehouder die initiatieven kan fruiken door middel van de connectiekosten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mevrouw Galant is er niet om haar vraag nr. 15099 te stellen.

04 **Samengevoegde vragen en interpellaties van**

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "poststakingen" (nr. 15109)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de proefprojecten met de wijkpostbodes, de stakingen en het overleg met de minister" (nr. 15239)
- de heer Bruno Stevenheydens tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de proefprojecten met de wijkpostbodes, de stakingen en het overleg met de minister" (nr. 364)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uitstellen van de proefprojecten met postbezorgers" (nr. 15492)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de wijkpostbodes en het level playing field" (nr. 15557)
- de heer Georges Gilkinet tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toepassing van het statuut van wijkpostbode bij De Post" (nr. 369)
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sociale onderhandelingen inzake het statuut van de wijkpostbodes" (nr. 15697)

04.01 **Patrick De Groote** (N-VA): De Post wil postbodes die met pensioen gaan, vervangen door wijkpostbodes. In hoeveel postkantoren werd een proefproject opgestart? Wat is het resultaat van het onderhoud tussen de minister en de vakbonden van 30 september? Wanneer zullen de wetteksten met de spelregels van een geliberaliseerde postmarkt worden ingediend in het Parlement? Is er nog onderhandelingsmarge?

04.02 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): De opschorting van de proefprojecten met de wijkpostbodes hebben de gemoederen bij het postpersoneel niet kunnen bedaren. Volwaardige jobs moeten

plaatsmaken voor minderwaardige jobs en het huidige statuut van de postbode dreigt na een tijdje volledig te worden uitgehold.

Het uitstel betekent uiteraard geen afstel. Momenteel zijn er ongeveer twaalfduizend postbodes. De Post neemt zich voor achtduizend deeltijdse wijkpostbodes aan te nemen en een flink aantal gewone postbodes op natuurlijke wijze te laten afvloeien. Dat past helemaal niet bij de bewering van de Post dat de postbodes taken die vroeger door - nu gesloten - kantoren werden uitgevoerd, op zich zouden nemen. Wijkpostbodes zullen daarvoor alvast niet kunnen zorgen.

Plant de Post nog proefprojecten? Wat is de reactie van de minister op de verklaring van de gedelegeerd bestuurder dat De Post de concurrentie niet dreigt aan te kunnen bij de vrijmaking van de markt?

04.03 Ine Somers (Open Vld): Onder druk van het personeel worden de proefprojecten in verband met de wijkpostbodes uitgesteld. Die wijkpostbodes zouden geen volwaardig sociaal statuut hebben en het zou niet de bedoeling zijn een volwaardig inkomen te genereren. Daarom is het vreemd dat de topman van De Post stelt dat vooral oudere postbodes van boven de 57 uitgenodigd zouden worden om naar dit statuut over te stappen. Klopt het dat de Post dit wil en wat voor gevolgen heeft dat voor de oudere postbodes? Wanneer zullen de proefprojecten weer worden opgestart?

04.04 David Geerts (sp.a): De regering draagt een grote verantwoordelijkheid voor de sociale onrust, want de grenzen van het speelveld zijn niet duidelijk afgebakend. Dit belemmert de werking van De Post, waarvan de Belgische staat nochtans hoofdaandeelhouder is. Omdat het regelgevend kader niet duidelijk is, zorgen initiatieven zoals de proefprojecten rond wijkpostbodes voor onduidelijkheid.

Hoe staat het met de verdere uitwerking van het concept van de wijkpostbodes? Klopt het dat die zouden moeten werken tegen een netto uurloon van 7,33 euro? Wil de regering het concept uitbreiden naar oudere postbodes, doch met behoud van hun rechten?

04.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik betreur dat er in de regeringsverklaring niet gerept wordt van De Post! Mij dunkt dat de boni's van De Post eerlijk herverdeeld moeten worden, dat er maatregelen moeten worden genomen om sociale dumping te voorkomen, en dat er een kader gecreëerd moet worden om de postmarkt te beschermen.

Ik wil dan ook met aandrang wijzen op de noodzaak van een moratorium op de proefprojecten met wijkpostbodes. Er moet rekening worden gehouden met het huidige personeel, inzonderheid met de oudere werknemers. Bovendien heeft u de mogelijkheid om een beslissing van de raad van bestuur van De Post nietig te verklaren. Bent u zich bewust van die mogelijkheid? Heeft u de directie van De Post al laten weten dat u een oplossing wenst die na onderhandelingen tot stand is gekomen?

04.06 David Lavaux (cdH): Bevestigt u dat driehonderd mensen bij De Post al werkeloos zijn? Is de vrees van de postbeambten in verband met de bestelling van de kranten en de opdracht van openbare dienstverlening van De Post gegrond?

04.07 Minister Steven Vanackere (Frans): Ik zal u de huidige stand van zaken geven!

De Post heeft beslist de pilotprojecten op te schorten. Die beslissing heeft de gemoederen gesust.

(Nederlands) Er is opnieuw sprake van een serene discussie met de sociale partners in een klimaat waarin de sociale dialoog absoluut mogelijk is.

(Frans) Op de jongste vergaderingen met de vakbonden kon men de dialoog terug op gang brengen, maar er werd geen definitief tijdspad vastgesteld. De raad van bestuur is niet recentelijk bijeengekomen.

(Nederlands) Ik heb hierover ook met de vakbonden van De Post gesproken. Volgens mij zijn ook zij van oordeel dat een aantal inschattingen van de directie realistisch is en zien ze goed in hoe De Post geleidelijk aan de weg van de financiële sanering timmert. Zij willen vooral toezien op de omstandigheden waarin de veranderingen tot stand komen en ze hebben uiteraard oog voor de belangen van de huidige en toekomstige medewerkers. Maar ze grossieren niet in slogans of karikaturen. Ze getuigen van verantwoordelijkheidszin.

Ik ben van mening dat het van belang is om ook in het politieke debat een even grote nuancering aan de dag te leggen als in de sociale dialoog, die vandaag nog altijd loopt.

(Frans) Ik ben mij volkomen bewust van alle instrumenten waarover ik beschik, maar uit een politiek oogpunt wil ik eerst investeren in de sociale dialoog, en pas in tweede instantie mijn toevlucht nemen tot dwangmaatregelen.

(Nederlands) Er zijn in het kader van de cao voldoende afspraken gemaakt opdat de postbodes van 57 jaar en ouder op vrijwillige basis en met behoud van hun rechten zouden kunnen meedraaien in het concept van de wijkpostbodes.

In de wetteksten over de liberalisering van De Post neemt de regering geen tegenstrijdige standpunten in. De basisprincipes zijn niet gewijzigd.

Het is evident dat er duidelijkheid moet komen rond het speelveld, zoals trouwens is afgesproken met de Europese Unie, maar het is niet daardoor dat er problemen zouden zijn met de wijkpostbodes.

Sinds eind 2008 heeft de regering een evenwicht gevonden tussen het ultraliberale standpunt dat de concurrentie volop wil laten spelen, en een eerder defensieve positie met bescherming van de binnenlandse grenzen. Met die positie respecteert de regering de Europese richtlijnen zonder het belang van de Belgische operatoren te verwaarlozen.

Maar hoe dan ook zullen er nieuwe spelers op de markt komen die formules zullen gebruiken die tot hertoe niet gebruikelijk waren in ons land. De directie van De Post heeft het recht zich op die concurrentiële omgeving voor te bereiden, maar dit moet natuurlijk wel gebeuren in overleg met de vakbonden. Ik wens ook te benadrukken dat het beroep van postbode blijft bestaan, maar dat zij zich in de toekomst vooral zullen toeleggen op meer complexe dienstverlening.

(Frans) Mijnheer Lavaux, De Post wordt ingrijpend geherstructureerd met het oog op de openstelling van de postmarkt, en het is dus begrijpelijk dat het personeel met vragen zit.

Niettemin heeft De Post zich er in de jongste collectieve arbeidsovereenkomst nog toe verbonden dat er geen naakte ontslagen zullen vallen. Een aantal medewerkers zal van baan of van standplaats moeten veranderen, maar de humanresourcesafdeling zorgt voor de begeleiding van de betrokken werknemers.

De ochtendlijke krantenbestelling is opgenomen in het huidige beheerscontract, dat loopt tot eind 2010. Tijdens de onderhandelingen over het volgende beheerscontract zal ik pleiten voor het behoud van die opdracht, waarvoor zowel de uitgevers als de lezers vragende partij zijn.

04.08 Patrick De Groote (N-VA): Het is goed dat de minister wil investeren in de sociale dialoog en een evenwicht zoekt met respect voor de Europese richtlijn. We kunnen er niet om heen dat het volume poststukken elk jaar met vier à vijf procent daalt en dat een herstructurering dus onvermijdelijk is. We hebben hier dus te maken met een maatregel om afvloeiingen op te vangen.

De hele zaak is begonnen met een wilde staking zonder de steun van de vakbonden. Ik ben dan ook blij dat de vakbonden nu hierover willen onderhandelen.

In Bertem vindt men blijkbaar geen personeel om de regio Leuven te bedienen. Misschien is dat een geschikte locatie voor een proefproject.

04.09 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De acties van de voorbije weken tonen aan dat het hier om

een belangrijke kwestie gaat. Ik weet dat ook personeelsleden die niet gestaakt hebben, zich zorgen maken.

De gewone postbodes zullen meer kwaliteit moeten bieden, terwijl de wijkpostbodes dezelfde kwaliteit zullen moeten bieden als de postbodes vroeger, maar dan wel voor een lager loon. Zij zullen bijvoorbeeld ook mensen moeten helpen die niet naar het postkantoor kunnen gaan.

De proefprojecten zijn opgeschort, maar wat gaat er nu mee gebeuren? Wordt er nu onderhandeld tot er een oplossing uit de bus komt en wordt dan pas beslist of de proefprojecten nog doorgaan?

04.10 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Ik wil nogmaals benadrukken dat de job van postbode blijft bestaan in al zijn rijkdom. Vandaag omvat het werk een fysiek minder belastend onderdeel, namelijk het sorteren van de stukken. Door de automatisering zal dit wegvallen, maar we kunnen toch niet van onze postbodes verwachten dat ze de ganse dag postbedeling gaan doen? Het meer routinematige werk - de bedeling van gewone poststukken - zal dus overgenomen worden door mensen die natuurlijk ook kwaliteit zullen moeten leveren, maar wier werk ook gemakkelijker te controleren zal zijn. De postbodes zullen zich toeleggen op de meer complexe dienstverlening, zoals het bezorgen van aangetekende brieven en pakketten. Deze ontkoppeling wordt gedictieerd door de technologische evolutie. Ik wil dus absoluut de indruk vermijden dat het werk van de postbode uitgehold wordt. De wijkpostbode komt niet in de plaats van de gewone postbode, de gewone postbode blijft doch zijn taakomschrijving verandert.

04.11 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Wij blijven desalniettemin bezorgd en dienen daarom een motie in.

04.12 **Ine Somers** (Open Vld): In het vooruitzicht van de verdere liberalisering van de postmarkt vind ik het belangrijk dat de proefprojecten toch kunnen doorgaan, zodat de taakverdeling grondig geëvalueerd wordt en waar nodig bijgestuurd kan worden.

Er mag geen druk uitgeoefend worden op de oudere postbodes om de overstap naar postbezorger te maken: dit moet op volledig vrijwillige basis gebeuren.

04.13 **David Geerts** (sp.a): De vakbonden nemen een volwassen houding aan: zij weten dat de volumes dalen en dat de technologische evolutie niet stil staat. Maar dat wil niet zeggen dat er geen sociaal *level playing field* moet gegarandeerd worden. Dagcontracten van drie uur aan 7,33 euro netto per uur, waarbij men verondersteld wordt in die drie uur negenhonderd bussen te bedienen, dat blijven wij onaanvaardbaar vinden.

In de buurlanden stellen wij vast dat een blinde liberalisering leidt tot grote verliezen bij de traditionele operatoren. Dat moeten we hier vermijden.

04.14 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik betreur dat er niet meer rekening gehouden werd met de bevindingen van de pilotprojecten in Nederland en Groot-Brittannië, en met de rampzalige gevolgen ervan voor de laaggeschoolde arbeid. Ik ben blij dat de proefprojecten werden opgeschort, maar van evenwichtige marktvoorwaarden is nog geen sprake.

Ik heb vastgesteld dat de vakbonden zich ernstig zorgen maken.

Artikel 35 van de wet zegt dat u de voogdijminister bent, en de directie van De Post hoort te weten dat de politiek economisch en sociaal aanvaardbare antwoorden verwacht. Ik hoor alleen dure woorden in die zin, maar antwoorden zie ik niet. Daarom zal ik een motie van aanbeveling indienen.

04.15 **David Lavaux** (cdH): Ik stel met genoeg vast dat u gewonnen bent voor sociale dialoog, dat er geen ontslagen zullen vallen en dat De Post vasthoudt aan de bestelling van de kranten vóór half acht 's morgens. Dat is uw standpunt, maar u kan op de steun van het cdH rekenen om de regering daarvan te overtuigen.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bruno Stevenheydens en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Bruno Stevenheydens en Georges Gilkinet

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

vraagt de regering

de nodige initiatieven te nemen en te waken over het sociaal statuut van de postbodes door de uitholling van het huidige statuut van postbode te vermijden."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers en de heren Ronny Balcaen en Georges Gilkinet en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Bruno Stevenheydens en Georges Gilkinet

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

vraagt de regering

- 1. dat ze haar steun aan De Post als universele dienstverlener opnieuw zou bevestigen en dat ze aan de klanten van De Post waarborgen zou verstrekken op het gebied van de dienstverlening en aan het personeel op het vlak van de werkgelegenheid;
- 2. zich ertoe te verbinden gebruik te maken van de mogelijkheid die wordt geboden door artikel 35 van de overheidsbedrijvenwet om een beslissing die met betrekking tot de wijkpostbodes door de raad van bestuur zou worden genomen tegen het advies van de werknemersvertegenwoordigers in, te vernietigen;
- 3. al het nodige te doen om sociale dumping in de postsector te voorkomen, via de oprichting van een paritair comité voor de postsector of een gelijkwaardige maatregel;
- 4. de gemaakte keuzen met betrekking tot de liberalisering van de postsector te herzien en de publieke postoperator een betere bescherming te bieden."

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

Over de moties zal later worden gestemd.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de festiviteiten ter gelegenheid van 175 jaar spoorwegen in 2010" (nr. 15110)

- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de herdenking van de 175e verjaardag van de spoorwegen in België" (nr. 15358)

05.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Naar aanleiding van de viering van 175 jaar Belgische spoorweggeschiedenis zou de NMBS onder meer van plan zijn om zeshonderd meter sporen aan te leggen voor het Koninklijk Paleis en er historische en moderne treinen tentoon te stellen.

Welke festiviteiten zijn er gepland in het kader van die verjaardag? Hoeveel staat de organisatie? Hoeveel zal een en ander kosten?

Hoe staat het met de plannen om een spoorwegmuseum op te richten in Brussel? Werden daarvoor al financiële middelen uitgetrokken? Werd er al beslist waar het museum zijn intrek neemt?

05.02 **David Lavaux** (cdH): In het kader van de 175^e verjaardag van de spoorwegen zou de NMBS een tijdelijke tentoonstelling willen organiseren op het Paleizenplein, die handenvol geld zou gaan kosten. De dienst communicatie van de NMBS ontkent.

Bevestigt u dat er plannen in die zin bestaan? Is de kalender van de festiviteiten al beschikbaar? Wat is het prijskaartje?

05.03 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Ter gelegenheid van de 175^e verjaardag van de spoorwegen komt er een herdenkingsparcours tussen Brussel en Mechelen, waarvan de kosten nog niet gekend zijn.

Er werd afgezien van de plannen voor een tentoonstelling op het Paleizenplein wegens te duur en te complex. Er wordt nog een aantal mogelijke activiteiten onderzocht, maar er werd nog geen enkele beslissing genomen.

Er werd een budget van 10 miljoen euro uitgetrokken voor de oprichting van een spoorwegmuseum in de lokalen van het station Schaarbeek. Er zal worden samengewerkt met het station van Oostende en met toeristische verenigingen zoals *le chemin de fer des trois vallées*.

05.04 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Twijfelt men nog tussen Schaarbeek en Oostende?

05.05 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Er werden al financiële middelen uitgetrokken en er is nog steeds sprake van Schaarbeek.

05.06 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik ben blij dat men de plannen om een spoorweg op het Paleizenplein aan te leggen, heeft laten varen.

We willen de spoorwegen graag promoten, maar een herdenking mag niet exorbitant duur zijn en moet vooral de bestaande structuren in het licht stellen.

05.07 **David Lavaux** (cdH): Ik ben blij dat her en der te lande festiviteiten zullen worden georganiseerd. Er zou ook moeten worden samengewerkt met de gemeenten, met de steun van de NMBS.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15123 van de heer Van den Eynde zal op het einde van de vergadering worden gesteld of worden uitgesteld. Vraag nr. 15147 van de heer Brotcorne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Lavaux** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het investeringsbudget van de NMBS-groep" (nr. 15191)
- de heer **Dirk Vijnck** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het investeringsbudget van de NMBS" (nr. 15209)
- de heer **Ronny Balcaen** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de besparingen op het investeringsbudget van de NMBS-Groep" (nr. 15272)
- de heer **Patrick De Groote** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de begrotingsbesparingen op de investeringen van de NMBS-groep" (nr. 15274)
- mevrouw **Ine Somers** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bijdrage van de NMBS aan de begroting" (nr. 15491)

06.01 **David Lavaux** (cdH): Bevestigt u dat het budget voor investeringen van Infrabel voor 2009 met 200 miljoen zou worden gekort en dat van de NMBS met 146 miljoen? Werd er overleg gepleegd met de holding? Wat zullen daarvan de gevolgen zijn voor de lopende projecten?

06.02 **Dirk Vijnck** (LDD): Naar verluidt wordt er dit jaar voor 346 miljoen euro bespaard op het investeringsbudget van de NMBS-Holding. Klopt dat? Welke impact heeft dat op de geplande investeringen en op de schuldenlast van de NMBS?

06.03 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen!): Het budget voor investeringen van de NMBS zou met 146 miljoen worden gekort, en dat van Infrabel met 200 miljoen. Er is sprake van een alternatieve financiering ten belope van de betrokken bedragen.

Welke gevolgen zal een en ander hebben voor de lopende programma's en de schuldenlast van de NMBS? Waarin zal die alternatieve financiering bestaan?

06.04 Patrick De Groote (N-VA): Volgens *De Tijd* wordt er 346 miljoen euro bespaard op het investeringsbudget van de NMBS. Worden de geplande investeringen uitgesteld of moet de NMBS ze zelf financieren? Zal het tekort worden opgevangen via alternatieve financiering?

06.05 Ine Somers (Open Vld): Hoe zal het verlies aan middelen gecompenseerd worden? Zijn er afspraken gemaakt over het schuldbeheer en zal de NMBS ook de volgende jaren inspanningen moeten leveren?

06.06 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Het artikel in *De Tijd* heeft de vragenstellers op een verkeerd been gezet. De beslissing dateert al van 2008 en werd in januari 2009 wel degelijk door het Parlement goedgekeurd als deel van de programmawet.

De eenmalige vermindering van het investeringsbudget van Infrabel met 200 miljoen euro heeft betrekking op de begroting voor 2009 en heeft geen gevolgen voor de lopende investeringen en de projecten ter studie. Infrabel heeft 200 miljoen uit haar reserves, die voortkomen uit het overgedragen resultaten, toegewezen aan haar investeringsbudget 2009.

(*Frans*) Men heeft beslist om de dotatie voor investeringen van de NMBS voor 2009 met 146 miljoen euro terug te schroeven en de jaarlijkse dotatie voor de exploitatie te verhogen met 6 miljoen euro in 2009 en met 10 miljoen euro in 2010.

Het investeringsprogramma van de NMBS-Groep wordt niet gewijzigd. Er moet een alternatieve financiering worden geregeld via een termijnverkoopoperatie voor de reeds bestelde nieuwe locomotieven (146 miljoen euro). De jaarlijkse afschrijvingen van die operatie zullen worden gedekt door de verhoging van de jaarlijkse dotatie voor de exploitatie.

(*Nederlands*) Deze alternatieve financieringsoperatie leidt niet tot een reizigerstoeslag.

(*Frans*) De NMBS-Holding werd niet rechtstreeks betrokken bij de beslissing die de regering in 2008 nam. De dotatie van de NMBS-Holding wordt trouwens niet gekort.

(*Nederlands*) De voorbije jaren is de geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep gedaald. De alternatieve financiering ter waarde van 146 miljoen voor de aankoop van materieel en de investeringen bij Infrabel van eigen cashmiddelen ter waarde van 200 miljoen zullen de evolutie van de geconsolideerde schuld negatief beïnvloeden. Tijdens het recente begrotingsconclaaf is beslist dat de geplande toename van de investeringsdotaties voor de NMBS-Groep in 2010 iets minder zal groeien dan voorzien volgens de meerjarenplanning. Het gaat om een inspanning van 15 à 20 miljoen euro. Hiermee zetten we de NMBS-Groep aan tot een grotere interne efficiëntie en goede onderhandelingen met leveranciers.

06.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Ik begrijp dat sommige van die maatregelen geen gevolgen zouden moeten hebben voor bepaalde investeringen. Ik stel wel vast dat er een terugslag zal zijn op de schuldenlast.

06.08 Patrick De Groote (N-VA): Het moet niet altijd de regering zijn die ons op het verkeerde been zet.

06.09 Ine Somers (Open Vld): Het is logisch dat ook de NMBS bijdraagt tot de begrotingsinspanningen en dat veel aandacht gaat naar de NMBS-schulden. Het is goed dat men belang hecht aan een grotere efficiëntie en een betere middelenbesteding.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vijf trajecten waar mogelijk een lightrail kan worden geïnstalleerd" (nr. 15195)

07.01 Jenne De Potter (CD&V): Er is sprake om vijf trajecten in België uit te rusten met een zogenaamde lightrailverbinding. De selectie van de vijf corridors gebeurde na een marktstudie door de NMBS-Groep. In een volgende fase zou men kijken of de lijnen infrastructureel moeten worden aangepast en of de investeringen verantwoord zijn. Men zou de kosten-batenanalyse eind september bekend maken aan de

overheid. Wat zijn de bevindingen inzake deze lijnen?

07.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Ik heb de studie van de NMBS-Groep vorige week ontvangen. Lightrail in België moet zorgvuldig onderzocht worden. Omdat ik de studie nog niet aandachtig heb kunnen lezen, zal ik vandaag niet al te veel uitspraken doen. De exploitatie moet mee gebaseerd zijn op goed overleg met de regionale vervoersmaatschappijen, minstens om de mate van complementariteit voldoende in ogenschouw te nemen. Ik ben er op het eerste gezicht nog niet van overtuigd dat dit vandaag reeds volledig is gebeurd. Ik zal in ieder geval eisen dat men de volgorde goed respecteert.

De ontwikkeling van deze ideeën moet vertrekken vanuit de logica van intermodaliteit en complementariteit tussen de verschillende mobiliteitsactoren. De haalbaarheidsstudie is opgemaakt conform de beheerscontracten 2008-2012.

07.03 **Jenne De Potter** (CD&V): Er zal goed overleg nodig zijn tussen de verschillende vervoersmaatschappijen. Op het eerste gezicht lijkt lightrail een creatieve manier om meer mensen ertoe aan te zetten om de trein te nemen.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stiptheid van het treinverkeer en de toename van het aantal afgeschafte treinen" (nr. 15212)**

08.01 **David Geerts** (sp.a): De stiptheidscijfers van Infrabel in de periode april-juni 2009 zijn licht gedaald tegenover dezelfde periode het jaar voordien. Het aantal afgeschafte of ingekorte treinen steeg met ruim 20 procent. Hoe verklaart Infrabel deze toename? Wie neemt de eindbeslissing om een trein af te schaffen of de rit niet volledig te laten uitrijden? Wat gebeurt er dan met de aansluitingen die in het gedrang komen? Hoe zit het met het inzetten van taxi's? Zijn het onafhankelijke experts die de oorzaak van vertragingen bepalen? Ontvangt de NMBS ook subsidies voor de afgeschafte treinen? Ontvangt Infrabel infrastructuur- en gebruikersvergoedingen voor afgeschafte of beperkte treinen? Leveren de dubbeldekstreinen nog problemen op?

08.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De toename van het aantal afgeschafte treinen is het gevolg van een storing in het onderstation elektrische tractie in Leuven door een blikseminslag op 14 mei en de breuk van de bovenleiding door een kabeldiefstal op de lijn 50A tussen Denderleeuw en Aalst op 17 juni. Daarnaast waren er ook nog sociale acties van het treinpersoneel op 25 en 27 mei, en 14 juni.

De eindbeslissing om een trein af te schaffen of de rit niet volledig te laten uitrijden, hangt af van de situatie die zich voordoet. Bij technische problemen aan een trein kan een treinbestuurder oordelen dat een trein niet meer kan rijden. De verkeersleiding op traffic control kan, in samenwerking met de reizigersdispatching van de NMBS, ook beslissen om een trein af te schaffen om het treinverkeer zo vlot mogelijk te organiseren.

Inzake de eindbeslissing om aansluitingen die in het gedrang komen door vertragingen of afschaffingen te verzekeren, bepaalt men voor elke trein of en hoe lang hij mag wachten op een aansluiting op basis van het aantal reizigers en de gevolgen voor het treinverkeer. Het stationspersoneel moet de wachttijden waarin voorzien is, strikt toepassen. De lijnregelaar bij traffic control kan in uitzonderlijke gevallen een eventuele extra wachttijd toelaten. Hij maakt hierbij een afweging met de gevolgen voor het overige treinverkeer.

Hij beslist in overleg met de treinoperator en met traffic control en houdt rekening met de gevolgen voor de rest van het treinverkeer en met het belang van de meerderheid van de reizigers.

Over de communicatie betreffende de laatste aansluiting en over het taxigebruik heb ik een brief met uw opmerkingen aan de directie van de NMBS bezorgd.

De oorzaak van vertragingen wordt in eerste instantie door traffic control bepaald. Over de belangrijke

incidenten wordt een rapport opgemaakt. Alle treinoperators en de betrokken diensten van de NMBS Groep ontvangen voornoemde rapporten. De definitieve toewijzing gebeurt na onderzoek en na akkoord van de betrokkenen. Het is dus een tegensprekelijke toewijzing. De rapporten over de vertragingen ten laste van derden worden door het directoraat-generaal Vervoer te Land gecontroleerd.

De exploitatiesubsidies zijn gekoppeld aan een dagelijkse minimumproductie van 220.000 treinkilometer per weekdag en van 110.000 treinkilometer per dag tijdens het weekend of op feestdagen. De werkelijke productie bedraagt vandaag iets meer dan 240.000 treinkilometer tijdens de week en 130.000 treinkilometer tijdens het weekend. De afgeschafte treinen brengen de prestaties niet onder de vastgelegde minima en beïnvloeden de subsidies dus niet.

Indien het rijpad op initiatief van Infrabel wordt beperkt, wordt voor het afgeschafte aantal treinkilometers geen heffing aangerekend. Indien de treinoperator op de dag zelf een trein afschaft, moet de heffing wel volledig worden betaald.

De M6-rijtuigen ondervinden net als andere treinen, af en toe technische problemen. De deurincidenten worden speciaal opgevolgd en ze gaan in dalende lijn. Incidenten volledig uitsluiten, kan echter niet. Ook de koppelingsproblemen zijn door technische ingrepen en door de toegenomen ervaring van bestuurders tot een minimum teruggebracht.

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **André Perpète** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het einde van de werken op lijn 165" (nr. 15228)
- de heer **André Perpète** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de lagere tarieven voor de treinabonnementen van grensarbeiders" (nr. 15229)
- de heer **André Perpète** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen voor de reizigers Luxemburg-Aarlen" (nr. 15502)
- de heer **Josy Arens** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuwe treinaanbod naar Luxemburg" (nr. 15589)

09.01 **André Perpète** (PS): Het einde van de werken op de lijn Brussel-Luxemburg is in zicht. Er zouden ook nieuwe voorstellen gedaan kunnen worden, bijvoorbeeld een optimaal gebruik van de dienstregeling, de lege rijtuigen en het treinpersoneel. Op die manier zouden er zeven extra treinen kunnen rijden op de verbinding Aarlen-Luxemburg.

Bevestigt u dat de werken op lijn 162 ten einde lopen? Wanneer zouden die werken klaar moeten zijn? Is de NMBS van plan het reizigersaanbod te verhogen? Welke wijzigingen, die medio december zouden moeten worden aangekondigd, worden er nu bestudeerd?

Mijn samengevoegde vraag betreft de tariefverlagingen voor de abonnementen van de grensarbeiders. Er zou een akkoord bereikt zijn tussen de NMBS en de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL om de prijs van abonnementen voor trajecten tussen België en het Groothertogdom Luxemburg te verlagen. Er zou een verlaging van 20 procent komen voor de grensgangers die op maximaal 30 km van het bestemmingsstation in het buurland wonen. Dat zou de abonnementskosten voor een deel van de grensarbeiders die elke dag naar Luxemburg reizen verminderen, en lijnen, zoals lijn 165, tevens nieuwe klanten bezorgen die in België op die trein zouden stappen maar niet tot een station in Luxemburg zouden reizen en toch van dat voordeligere tarief gebruik zouden kunnen maken.

Wordt er inderdaad een nieuw systeem bestudeerd om de grensoverschrijdende reizigers voordeligere tarieven te kunnen bieden en zo ja, wat houdt dat systeem in? Zullen die nieuwe tarieven enkel van toepassing zijn op de abonnementen? Wanneer zouden die nieuwe tarieven ingaan? Voor welke stations zou dat aanbod gelden?

09.02 **Josy Arens** (cdH): De werken op de lijn Brussel-Namen-Aarlen-Luxemburg zijn bijna afgelopen en het einde van de vertragingen wegens de werken betekent dat men weer zal overstappen op het volledige

aanbod van vóór 2007. Dat aanbod zou herzien en verbeterd kunnen worden op grond van de indicatoren van half december 2009.

Zo zouden de NMBS en de CFL bepaalde pendeltreinverbindingen op de as Aarlen-Luxemburg willen rationaliseren. Het zou de bedoeling zijn optimaal gebruik te maken van de slots, de lege rijtuigen en het personeel om zo tot zeven treinen per dag meer te kunnen inleggen tussen Aarlen en Luxemburg. Met een dergelijk treinaanbod zouden meer grensarbeiders geneigd zijn de trein te nemen, omdat ze meer mogelijkheden en meer flexibiliteit op het stuk van de treinverbindingen zouden hebben.

Het verhogen van het treinaanbod is een loffelijk initiatief, maar een en ander mag niet beperkt blijven tot de stations van Aarlen en Luxemburg; ook Habay, Marbehan, Libramont en zelfs Virton moeten hiervan kunnen profiteren.

Er zou ook sprake zijn van een herziening van het tarievenbeleid op deze as. Er zou voorgesteld worden om kortingen toe te staan voor het grensverkeer, op voorwaarde dat men opstapt binnen een straal van 30 km van het station van bestemming in het buurland. Als de tarieven zouden kunnen concurreren met die in het groothertogdom Luxemburg, zou lijn 165 ongetwijfeld meer reizigers aantrekken.

Wat mogen we precies verwachten wat die aanpassing van het treinaanbod op de as Aarlen-Luxemburg betreft? Zal u het treinaanbod vanuit Habay, Marbehan en Libramont herbekijken?

Zal u ook de tarievenpolitiek op die as herzien? Zal de voorwaarde in verband met de straal van 30 km worden toegepast, en hoe moet die volgens u concreet worden ingevuld? Zal de tariefverlaging ook gelden voor gewone treinkaartjes?

09.03 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De moderniseringswerken op lijn 162 zullen gefaseerd worden uitgevoerd en zullen tot 2016 duren. Vanaf 12 december wordt de dienst op één spoor tussen Aarlen en Luxemburg hervat. De afwerkingswerkzaamheden zullen 's nachts en in het weekend worden voortgezet, en zullen tot het eerste trimester van 2010 duren.

In het aanbod van december 2009 zal rekening worden gehouden met de nieuwe werken tussen Marloie en Jemelle en tussen Hatrival en Libramont. De wisselstoring die zich op 5 oktober 2009 om 17.15 uur voordeed te Autelbas, was dezelfde dag om 20.05 uur al volledig opgelost. De seinstoring die zich op 6 oktober 2009 om 13.35 uur voordeed, was dezelfde dag nog om 20.10 uur hersteld. Tijdens de werken wordt de treindienst aangepast aan de beperktere exploitatiemogelijkheden.

Vanaf december 2009 worden er in de regio Aarlen extra treinen ingelegd om zo terug te komen tot het aanbod van december 2007 op lijn 162 Namen-Aarlen-Luxemburg en op lijn 165 Aarlen-Athus. Op lijn 162 wordt het aanbod zelfs uitgebreid, met zeven treinen meer in vergelijking met de toestand in december 2007.

Wat het aanbod vanuit Habay, Marbehan en Libramont betreft, zal de piekuurtrein vanuit Jemelle met bestemming Brussel-Zuid van 6.56 uur opnieuw vanuit Luxemburg vertrekken en krijgt de piekuurtrein in de andere richting (vertrek vanuit Brussel-Zuid om 15.54 uur) Luxemburg als eindbestemming.

Wat het tariefaanbod betreft, heeft de NMBS een nieuw berekeningsmodel voor de internationale tarieven ontwikkeld. Het Belgisch aandeel in de prijs voor korte grensoverschrijdende verplaatsingen zal gemiddeld met 20 procent dalen, indien het Belgisch station op minder dan 30 km van de grens ligt. Voor de stations die tussen 31 en 69 km van de grens verwijderd liggen, verandert het Belgisch aandeel in de prijs niet. Voor de stations die verder dan 69 km van de grens liggen, zal het Belgisch aandeel in de prijs van de treinkaartjes met 3,5 procent stijgen, net zoals de geplande kostenverhoging.

De nieuwe tarifiering zal uitsluitend gelden voor de internationale treinkaartjes, inzonderheid voor verplaatsingen in het grensgebied. Die nieuwe prijzen zullen op 13 december 2009 ingaan. Aangezien de treinabonnementen en de treinabonnementen voor het binnenlands verkeer evenveel kosten, zal er op dat vlak niets veranderen.

Dat aanbod geldt voor de volgende stations die zich op maximum 30 km van de grens bevinden: Marbehan, Habay, Stockem, Viville, Aarlen, Messancy, Athus, Aubange, Halanzy en Virton in Zuid-Luxemburg, en

Gouvy, Vielsalm, Trois-Ponts en Coë in Noord-Luxemburg.

De in het aanbod bedoelde stations die zich tussen 31 en 69 km van de grens bevinden zijn Florenville, Bertix, Libramont en Neufchâteau in Zuid-Luxemburg, en Aywaille, Rivage, Comblain-la-Tour, Hamoir, Poulseur en Esneux in Noord-Luxemburg.

09.04 André Perpète (PS): We krijgen niet elke dag goed nieuws over de mobiliteit in Zuid-Luxemburg, met een groter treinaanbod tussen Aarlen en Luxemburg en lagere tarieven.

09.05 Josy Arens (cdH): Ik dank u voor die informatie. Ik hoop dat u nog meer goed nieuws krijgt!

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15245 van de heer Olivier Hamal wordt uitgesteld. Vraag nr. 15275 van de heer Jan Jambon wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

10 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de NMBS-onderhoudswerkplaats te Cuesmes" (nr. 15302)

10.01 Camille Dieu (PS): Vorige week hadden we het al uitvoerig over de toekomst van B-Cargo en over de 900 beambten die hun baan dreigen te verliezen. In dat kader wordt ook de toekomst van de centrale werkplaats van Cuesmes aan de orde gesteld.

Op 1 januari 2010 zullen alle onderhoudswerkzaamheden aan de rijtuigen worden herverdeeld. Henegouwen blijft daarbij volledig in de kou staan, terwijl de regio Bergen al met hoge werkloosheidscijfers te kampen heeft.

Toen ik op 11 mei van dit jaar een bezoek bracht aan die werkplaats, heb ik kunnen vaststellen dat ze erg performant is. Ik zag ook de ongerustheid en de ontreddering van de 338 personeelsleden van de werkplaats, die gemiddeld 50 jaar oud zijn.

Momenteel renoveert de werkplaats M5-reizigersrijtuigen; er werken ongeveer 145 mensen. Die activiteit loopt in 2012 ten einde.

Kan u meer toelichtingen geven over de plannen van de NMBS met betrekking tot de toekomst van de werkplaats van Cuesmes ?

Wat de toekomst van B-Cargo betreft, lees ik in uw antwoord dat enkel de cliënten daarover zullen beslissen. Moet men daaruit besluiten dat iedereen zich aan de verwachtingen van de markt moet conformeren? Ik deel die zienswijze niet!

10.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Ik beschik over geen enkel nieuw gegeven in vergelijking met wat ik in de commissie op 18 mei heb gezegd.

10.03 Camille Dieu (PS): Op 18 mei ? Door wie werd u toen ondervraagd?

10.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Door uzelf.

10.05 Camille Dieu (PS): Neen, toch niet daarover.

De **voorzitter**: Ik sluit het incident.

10.06 Camille Dieu (PS): Neen, het incident is niet gesloten! Ik herinner me niet dat de minister me ook maar iets meegedeeld heeft over de activiteiten na 2012.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat u opnieuw kennis zou nemen van de vraag die u de minister op die datum gesteld heeft en dat u later daarover indien nodig een nieuwe vraag zou stellen.

10.07 **Camille Dieu** (PS): Ik zou willen dat er genotuleerd wordt dat ik geen genoeg neem met een dergelijk antwoord van de minister.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de liften in het station van Brussel-Zuid" (nr. 15123)**

11.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Enkele kleine maatregelen kunnen het comfort van de treinreizigers aanzienlijk verhogen. Ze blijken echter moeilijk te realiseren. Zo is het in het station Brussel-Zuid mogelijk om een lift te nemen naar de perrons als de roltrappen defect zijn. Alleen weet niemand die liften te vinden. Ik vroeg op 9 juli al of het in dat geval niet mogelijk is wegwijzers te plaatsen. De minister antwoordde toen dat de bewegwijzering in 2010 zou worden verbeterd. Maar wanneer in 2010 gebeurt dat?

Het kan toch niet moeilijk zijn om, in geval van defect van de roltrap, nu al wegwijzers te plaatsen naar de liften en die dan in 2010 te vervangen door de definitieve bewegwijzering. Wat vindt de minister hiervan?

11.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Er zijn vandaag al pictogrammen op de perrons aanwezig. Op de stationplannen in de centrale onderdoorgang is de plaats van de liften ook al aangeduid. Maar aan de roltrappen zouden er inderdaad ook pictogrammen moeten komen. De NMBS heeft bevestigd dat die er in 2010 samen met de algemene bewegwijzering zullen komen. Ik zal aanbevelen om dat zo snel mogelijk te doen.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van lijn 163 Libramont-Bastenaken-Gouvy" (nr. 15311)**

12.01 **Josy Arens** (cdH): Sinds 1984 werden er in Wallonië tientallen kilometers spoorlijn buiten gebruik gesteld, voornamelijk ten zuiden van Sambre en Maas. In het tweede aanhangsel bij het beheerscontract van de NMBS zijn diverse maatregelen opgenomen met het oog op de heropening van lijn 163. Tot op heden werden er echter nog geen concrete stappen in die zin gedaan.

Volgens de lokale mandatarissen en de in 2004 verrichte studie zijn er elementen die een heropening ondersteunen.

Bent u van plan lijn 163 weer in gebruik te nemen, wat de ontwikkeling en de vrijwaring van de economische belangen van de provincie Luxemburg ten goede zou komen?

12.02 Minister **Steven Vanackere** (Frans): U heeft mij dezelfde vraag (nr. 12334) gesteld in de commissie voor de Infrastructuur van 27 april 2009. De heer Gilkinet had mij die dag eveneens over die kwestie ondervraagd. U had uw vraag in schriftelijke vraag nr. 563 omgezet. In mijn antwoord van begin juni 2009 verwees ik naar mijn antwoord aan de heer Gilkinet (zie *Beknopt Verslag* 52 COM 532, blz. 16). Er zijn geen nieuwe gegevens.

12.03 **Josy Arens** (cdH): Nieuw is dat de lokale mandatarissen zich uitgesproken hebben voor de heropening van die lijn. Ik had willen vernemen hoe u daartegenover staat.

12.04 Minister **Steven Vanackere** (Frans): Ik sta open voor alle signalen, maar wanneer het een kwestie in verband met een economische evaluatie betreft, heb ik meer nieuwe gegevens nodig.

12.05 **Josy Arens** (cdH): Er is wel degelijk een nieuw gegeven. Ik zal dan ook terugkomen op deze kwestie.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "kledingspakketten bij De Post" (nr. 15327)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Wat geeft De Post jaarlijks gemiddeld uit aan de voorziening van kledij aan haar personeel? Wat is de gemiddelde kostprijs van het basispakket dat een werknemer ontvangt? Wat kosten de extra's? Hoe worden de kledingleveranciers geselecteerd? Krijgen tijdelijke werknemers en de nieuwe wijkpostbodes ook een basispakket? Is het interessant voor De Post om over te schakelen naar een forfaitaire kledingpremie?

13.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De Post stelt beroepskleding ter beschikking van de personeelsleden van de operationele diensten. Dit omvat een ruim basispakket en enkele extra stukken naar keuze. Deze regeling is aan herziening toe en er is reeds een werkgroep opgericht om zich daarover te buigen. Ik beschik hier niet over de financiële gegevens waar de vraagsteller naar vraagt. Het spreekt voor zich dat dit gegevens zijn waar ook concurrenten van De Post zeer in geïnteresseerd zijn en die bovendien een belangrijke rol spelen in het sociaal overleg dat aan de gang is. Ik hoop dat de vraagsteller begrijpt dat ik hem in die context deze gegevens niet kan meedelen.

Bij de keuze van de leveranciers worden de procedures van de wet op de overheidsopdrachten gevolgd. Als deze niet van toepassing zijn, wordt er een algemene mededinging georganiseerd in overeenstemming met de beginselen van behoorlijk bestuur.

Voor tijdelijke werknemers is er ook een beperkter basispakket. Indien er in de toekomst met wijkpostbodes wordt gewerkt, krijgen ook zij vanzelfsprekend passende beroepskledij.

Het kledingsfonds is een belangrijk onderdeel van de arbeidsvoorwaarden bij De Post. De huidige regeling kan misschien aangepast worden in overleg met de vakbonden, maar het is niet noodzakelijk een goed idee om te werken met een kledingforfait, waarbij men de keuze van de kledij aan de werknemers overlaat. Het is immers belangrijk voor de uitstraling van het bedrijf dat het personeel onberispelijke werkkledij draagt.

13.03 Patrick De Groote (N-VA): Dat er reeds over een herziening van de huidige regeling wordt nagedacht is nieuw voor mij en verheugt me ook. Ik heb er ook alle begrip voor dat de minister bepaalde gegevens liever niet publiek maakt.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 15342)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de task force B-Cargo en de geplande kapitaalsverhoging" (nr. 15355)
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van B-Cargo" (nr. 15359)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de inbreng van de NMBS-Holding in B-Cargo" (nr. 15490)
- de heer Paul Vanhie aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de precaire situatie bij B-Cargo" (nr. 15701)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 15714)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de evolutie van de toekomstplannen van B-Cargo" (nr. 15718)

14.01 Patrick De Groote (N-VA): De vakbonden bij B-Cargo – of alleszins de socialistische – zijn gekant tegen de filialisering, maar blijkbaar is die onvermijdelijk om aan de vereisten van de Europese Commissie te

kunnen voldoen. Dat betekent dus dat er nooit meer dan drie mogelijke scenario's waren: filialisering, verkoop of faillissement. Waarom is men dan toch nog begonnen over een vierde scenario, namelijk behoud binnen de NMBS?

Wat zijn bij een eventuele filialisering de gevolgen voor de vakbonden met betrekking tot de beslissingsmacht, afvaardiging en financiering van de spoorwegvakbonden?

Is het correct dat de NMBS-Holding bereid is om 250 miljoen euro te investeren in B-Cargo? Welke voorwaarden koppelt de holding aan deze kapitaalinjectie? Is met de keuze voor een gemeenschappelijke task force, met afvaardiging van zowel de NMBS-Holding als de NMBS-vervoersmaatschappij, het plan voor een filialisering definitief afgevoerd? Wat is de stand van zaken in het overleg met de sociale partners?

14.02 David Geerts (sp.a): Wat is de samenstelling van de task force? Hoe wordt de overheid hierbij betrokken en in welke mate kan de overheid controle uitoefenen op de gemaakte keuzes? In welke mate is dit overlegd binnen de regering? Wanneer moet de task force met een plan naar buiten komen? Wat gebeurt er met de vroegere reddingsplannen?

In 2005 heeft de NMBS-Holding reeds een kapitaalinjectie gedaan van 595 miljoen euro. Blijkbaar verwacht de NMBS nog een bijkomende injectie van 644 miljoen euro. Wat is het standpunt van de minister hierover? Op welke juridische gronden wordt het geld opgeëist?

Wordt er een nieuwe kapitaalsverhoging overwogen? Wordt er dan een plan opgesteld dat de toetsing door de Europese Commissie kan doorstaan? Wat is het bedrag van de eventuele kapitaalsverhoging? Aan wie wordt dat bedrag dan gestort? Is dat een apart filiaal? In welke mate heeft de overheid controle over de aanwending van dit bedrag?

14.03 David Lavaux (cdH): Op 2 oktober kondigden de NMBS-Holding en de NMBS-vervoersmaatschappij aan dat er binnenkort een taskforce zal worden opgericht met het oog op de evaluatie van het herstructureringsplan dat thans voorligt in hun raden van bestuur. Diezelfde dag kwam de raad van bestuur van de NMBS-vervoersmaatschappij bijeen om eventuele mogelijkheden voor de herstructurering van het verlieslatende bedrijf te bespreken.

Werd er op die bijeenkomst een herstructureringschema vastgelegd? Welke aanpak geniet momenteel de voorkeur? Wanneer zal de taskforce samengesteld worden? Zal de taskforce alleen het reddingsplan concreet moeten uitwerken of zal hij ook de relevantie ervan moeten beoordelen? Zal er een beroep worden gedaan op externe consultants? Zullen de vakbonden worden uitgenodigd op de vergaderingen van die taskforce? Welk tijdschema zal de taskforce moeten eerbiedigen?

14.04 Ine Somers (Open Vld): De NMBS-Holding heeft laten weten dat het bereid is om B-Cargo financieel te ondersteunen. Een van de voorwaarden zou zijn dat B-Cargo een apart filiaal wordt van de NMBS. Ook Infrabel zou bereid zijn financieel bij te springen door de tarieven voor verspreid vervoer te verlagen. Toch zou het risico op mislukking nog steeds groot zijn. Kan de minister toelichting geven over het engagement van de NMBS-Holding en de gevolgen van een eventuele filialisering? Welke delen van het industrieel plan wil de Holding aangepast zien? Wat is de stand van zaken in het sociaal overleg? Wanneer verwacht men een akkoord te kunnen bereiken?

14.05 Paul Vanhie (LDD): Begin oktober besliste de NMBS-holding om te investeren in B-Cargo. Over filialisering wordt niet meer gesproken. B-Cargo stapelt de verliezen op en alle hervormingspogingen mislukken. Het is niet duidelijk of het industrieel plan van augustus wel een kans op slagen heeft.

In maart 2008 werd de opdracht gegeven om een studie uit te voeren, waaruit bleek dat het personeelsbeleid en de interne structuren van de NMBS-Groep hervormd moeten worden. De driedelige structuur van de NMBS komt niet tegemoet aan de Europese vereisten. De politiek neemt maar geen beslissing. Ofwel moet er gesnoeid worden in het personeelsbestand, ofwel moet men B-Cargo proberen te verkopen.

Waarom weigert de minister om het studierapport ter beschikking te stellen van het Parlement? Wat is zijn visie op de driedelige structuur van de NMBS? Vanaf 2010 moet B-Cargo volledig zelfbedruipend zijn. Hoe moet dit volgens de minister gerealiseerd worden? Kan de minister de plannen van de NMBS toelichten om

B-Cargo bij te staan? Eind september zei de minister in deze commissie dat er nog een toekomst was voor B-Cargo. Heeft de minister een noodplan als het overleg tussen het bestuur van de NMBS, de NMBS-Holding en de vakbonden faalt?

14.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat is de stand van zaken met betrekking tot het reorganisatieplan voor B-Cargo, dat nu echt hoogdringend moet worden uitgevoerd?

14.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): In het licht van de grote tekorten waarmee B-Cargo kampt, is een krachtige reactie noodzakelijk, zowel in het belang van de werkgelegenheid als van het milieu. Het is positief dat u de NMBS aan de tand gevoeld heeft na de jongste vergadering van de commissie voor de Infrastructuur, maar een en ander moet nu ook concreet gestalte krijgen.

Wat zijn de belangrijkste denksporen met betrekking tot het toekomstig industrieel plan voor B-Cargo? Komt er een herkapitalisatie? In welke vorm? Voor welk bedrag? Wanneer? Welke argumenten zullen er worden aangevoerd ten aanzien van de Europese Commissie? Heeft u een alternatief indien er geen herkapitalisatie komt? Welke initiatieven neemt de NMBS om het goederenvervoer per spoor weer aan te zwengelen? Over welke garanties beschikt men met betrekking tot het behoud van het eenheidsstatuut van de personeelsleden van B-Cargo?

14.08 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Een en ander is inderdaad dringend. Sinds de laatste keer dat wij hierover debatteerden, is er wel een aantal zaken in beweging gekomen. Volgens mij is het voortbestaan van B-Cargo niet alleen afhankelijk van de markt, maar ook van de inspanningen van de verschillende stakeholders, zoals de directie, het personeel, de vakbonden en de politiek.

Wat de filialisering betreft, moeten we lucide zijn en rekening houden met de Europese realiteit. De Europese richtsnoeren voor het spoor sluiten overheidssteun niet volledig uit, maar er wordt wel uitgegaan van het principe *one time – last time*. Alles wat de overheid onderneemt om B-Cargo te helpen overleven en wat Europa kan interpreteren als staatssteun, leidt tot filialisering. Als de overheid wil helpen bij het tot stand brengen van een kapitalisering, dan moet dat de Europese toets kunnen doorstaan.

Het is helemaal niet juist dat het idee van filialisering nu van de baan is.

Sinds de laatste keer dat wij hier over dit dossier spraken, is er binnen de NMBS-groep een grotere consensus ontstaan. Doordat de NMBS bereid is om B-Cargo financieel te steunen is een grote stap voorwaarts gezet.

Begin oktober werd een gemeenschappelijke task force opgericht met twee vertegenwoordigers van de Holding en drie van de NMBS die meerdere keren per week vergaderen.

(*Frans*) Die taskforce zal de denkoefening, waar men al maanden mee bezig is, voortzetten. De taskforce heeft ten doel een industrieel plan uit te werken om de toekomst van de onderneming op lange termijn veilig te stellen, waarbij op organisatorisch vlak rekening gehouden wordt met de juridische en financiële aspecten en de gevolgen voor de werkgelegenheid. Dat plan zal ook in overeenstemming moeten zijn met de Europese richtsnoeren.

Wat een eventuele interventie concreet zal inhouden en hoe verstrekkend die zal zijn, zal afhangen van de uiteindelijke organisatorische structuur. Dat organogram zal ook bepalend zijn voor de rechtsvorm van het toekomstige B-Cargo.

(*Nederlands*) De taskforce moet sereen kunnen werken en zal elke week overleggen met de sociale partners. Ik kan mij niet bemoeien met het werk van het management of van de vakbonden, die mij een concreet plan moeten voorleggen. Mijn rol is om met dat plan naar de Europese Commissie te gaan. Voor het eind van dit jaar moet het dossier voor Europa klaar zijn, dus het is wel heel kort dag. De overheid wordt niet betrokken bij de werkzaamheden van de taskforce, maar ik wordt wel ingelicht over de stand van zaken en heb een aanmoedigende en adviserende rol. De regeringscommissarissen brengen na elke vergadering van het auditcomité en de Raad van Bestuur verslag bij mij uit.

Tussen 2005 en 2007 werd door de NMBS-holding voor 510 miljoen euro aan kapitaalsverhogingen doorgevoerd. De discussie over het verleden van B-Cargo draagt niet bij tot een oplossing. Het is volgens mij veel relevanter dat de NMBS nu bereid is om over te gaan tot een nieuwe kapitalisering.

Voor mij is het cruciaal dat het probleem van B-Cargo wordt opgelost en ik zal dus niet verder ingaan op de herkomst van het geld.

De studie-Berger werd nooit als parlementair document ingediend omdat ze een beperkte draagwijdte heeft en niet gelijkgesteld mag worden met een echte 'radiologie' van de NMBS-groep. Ik kan me absoluut niet herinneren ooit de vraag gekregen te hebben om de studie aan de heer Vanhie te bezorgen en kan dus ook die vraag niet afgewezen hebben. Ik zal hem een kopie van de studie bezorgen.

(Frans) Toen de NMBS in 2004 voor een driedelige organisatorische structuur opteerde, was het de bedoeling verscheidene principes in ere te houden: de eenheid van het bedrijf, de eenheid in de sociale dialoog, een eenheidsstatuut voor de werknemers, een vorm van integratie op het operationele niveau, en een bijzondere aandacht voor de openbare dienstverlening, met toekenning van de nodige financiële middelen. Tegelijk diende er rekening te worden gehouden met een aantal Europese criteria in verband met het behoud van afzonderlijke functies voor de andere activiteit, evenals met de schuldenlast.

(Nederlands) De driedelige structuur is voor verbetering vatbaar door een betere afbakening van de opdrachten en verantwoordelijkheden. Het is niet mijn intentie de structuur te wijzigen, wel om de schemerzones weg te werken.

Het advies van de Europese Commissie heb ik pas ontvangen en in de volgende dagen zal ik samen met de staatssecretaris voor Mobiliteit en met het directoraat-generaal Vervoer te Land onze reactie erop bepalen.

Alle partijen werken naar de deadline toe. Als we een beroep willen doen op de EU voor de richtsnoeren, dan moet er aan een strak tempo worden gewerkt. Er is nog werk aan de winkel, maar de neuzen staan al veel meer in dezelfde richting dan een maand geleden.

14.09 Patrick De Groote (N-VA): Waarom duurt het zo lang voor de CEO de Europese richtsnoeren communiceert en integreert in zijn industrieel plan en de bonden dat accepteren?

Eigenlijk is alleen filialisering mogelijk als faillissement en verkoop worden uitgesloten. Waarom wacht men zo lang om dat duidelijk te stellen?

14.10 David Geerts (sp.a): De taskforce probeert nog steeds een industrieel plan uit te werken voor de doorstart van de activiteiten. Op basis van het verleden acht ik deze poging vergeefs. Moeten wij ons eerst niet afvragen of de industriële activiteiten ooit break-even zullen kunnen draaien?

14.11 David Lavaux (cdH): Wij stellen met tevredenheid vast dat er zich een consensus aftekent en wij hopen tot een conclusie te kunnen komen waarbij de sociale partners zullen worden betrokken. Wij wensen een consensus over het hele B-Cargo-dossier.

14.12 Ine Somers (Open Vld): Er moet met alle partners worden gesproken over de toekomst van B-Cargo op lange termijn. Ik hoop dat dit niet tot spelletjes zal leiden.

14.13 Paul Vanhie (LDD): Als een privéfirma verlieslatend is zijn er maar twee mogelijkheden: besparen of faillissement. Dat geldt ook voor B-Cargo en de politiek moet dus haar verantwoordelijkheid nemen. Ik pleit niet voor een sociaal bloedbad, maar er moet een verantwoorde oplossing worden gevonden zodat het bedrijf winstgevend kan worden. Het rapport-Berger wil ik inderdaad inkijken.

14.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is belangrijk is dat we ook vanuit de meerderheid het signaal geven dat B-Cargo een rol heeft te spelen in ons mobiliteitsbeleid. Die rol is echter breder dan dat van een 'gewone' speler op de markt. Als B-Cargo bijvoorbeeld in de haven van Antwerpen zou wegvallen, dan zal zelfs de Oosterweelverbinding niet volstaan om dat op te vangen. Het is hoopgevend dat er wordt gewerkt aan een nieuw industrieel plan, waarvan ik op korte termijn resultaten hoop te zien.

14.15 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, ik dank u omdat u zich gedistantieerd heeft van bepaalde verklaringen met betrekking tot de rol van de markt.

Voor dergelijke activiteiten, met een grote impact op het milieu, moeten niet dezelfde regels gelden als voor andere markten. Er dringen zich veranderingen op. De cargo-activiteiten van de NMBS moeten worden vrijwaard.

Het is een goede zaak dat de dialoog met de vertegenwoordigers van de werknemers wekelijks wordt onderhouden. Op die manier kan er naar hun voorstellen worden geluisterd en kan hun ervaring worden benut.

Men moet bereid zijn om de idee van een openbare financiering van dergelijke activiteiten, die grote implicaties hebben op het stuk van de werkgelegenheid, de economie en het milieu, te aanvaarden.

14.16 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Er wordt natuurlijk zolang gewacht met het concept van filialisering omdat dat 'wringt' met de wil om het eenheidsstatuut zo goed mogelijk te bewaren. Er bestaan inderdaad voorbeelden waarbij Europa sommige situaties heeft gedoogd zonder dat het tot filialisering is moeten komen. Dat heeft sommigen hoop gegeven op een mogelijke herstructurering in het kader van de NMBS-Groep. Ik moet er wel op wijzen dat, zodra Europa iets bestempelt als staatsteun, de discussie echt voorbij is.

B-Cargo is geen bedrijf zoals een ander. Het heeft de maatschappelijke en ecologische opdracht om in dit stukje van de wereld vooruitgang te boeken inzake mobiliteit en te helpen vermijden dat onze wegen propvol vrachtwagens zijn. Om te kunnen bepalen of het bedrijf kan doorgaan, is de loutere opbrengst dus zeker niet de enige factor.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toestand in het station van Thuin" (nr. 15364)

15.01 David Lavaux (cdH): Na de sluiting van de loketten in het station van Thuin ondertekenden de NMBS-Holding en de stad Thuin op 28 oktober 2005 een overeenkomst voor de bouw van een polyvalente dienstenruimte. De stad Thuin verbond er zich onder andere toe dat de reizigers er van zes uur 's morgens tot 12 uur 's middags over een verwarmde wachtzaal zouden kunnen beschikken. Vier jaar later moeten de reizigers nog steeds buiten op de trein wachten en bevindt het station zich nog altijd in de belabberde staat, waarop het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS in zijn advies van 2006 had gewezen.

Zal er in het station van Thuin enkel de luifel vernieuwd worden of zullen er nog andere werken worden uitgevoerd? Als de NMBS met haar deel van de werkzaamheden aanvangt, zal de stad Thuin dan ook starten met de uitvoering van de renovatiewerken waarvoor ze verantwoordelijk is?

De werken die door de stad moeten worden uitgevoerd, moesten aan de voorafgaande goedkeuring van de NMBS-Holding worden onderworpen. Is dat effectief gebeurd, en zo ja, is er in de plannen wel degelijk sprake van een verwarmde wachtzaal?

In 2005 heeft de NMBS-Holding zich ertoe verbonden 70.000 euro uit te trekken voor de renovatie van de luifel. Op hoeveel wordt de uitvoering van die werken thans geraamd?

15.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De werken in het station van Thuin betreffen de herwaardering van het stationsgebouw door de stad Thuin en de renovatie van de luifel. Op 16 februari 2009 heeft de NMBS-Holding een bijzonder bestek goedgekeurd.

De aanbesteding van de loten 1 en 2 van die werken is voor het tweede semester van 2009 gepland. De

werken zullen in 2010 beginnen, na de goedkeuring van de overheidsopdracht door de NMBS-Holding. In de plannen is er wel degelijk sprake van een verwarmde wachtzaal.

De prijs van de werken aan de luifel wordt op 71.000 euro geschat. De andere werken zullen door de stad en het Waals Gewest gesubsidieerd worden voor een bedrag van 591.000 euro, btw inbegrepen.

15.03 David Lavaux (cdH): Het verheugt me te vernemen dat de reizigers die gebruik maken van het station van Thuin in 2010 eindelijk over een wachtruimte zullen kunnen beschikken waar ze voor de regen zullen kunnen schuilen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15387 van de heer Thiébaud wordt geschrapt.

16 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ADSL-storing bij Belgacom" (nr. 15413)

16.01 David Lavaux (cdH): Op dinsdag 29 september en dinsdag 6 oktober hadden honderdduizenden Belgacomabonnees urenlang geen internetverbinding als gevolg van een ADSL-storing.

Dat had verregaande gevolgen, vooral voor de kmo's en de handelszaken. Betaalkaartsystemen vielen uit, wat de consumptie afgeremd heeft. Belgacom heeft zijn verontschuldiging aangeboden 'voor het ongemak', maar wil niet weten van een schadeloosstelling. Toen ik mijn vraag indiende had Belgacom de oorzaak van de storing trouwens nog niet gevonden.

Belgacom zou een commerciële geste kunnen doen voor de gedupeerde klanten, en bijvoorbeeld een korting op de eerstvolgende factuur kunnen toestaan. Zal u Belgacom daartoe aanzetten?

16.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Belgacom is zich bewust van de gevolgen van die ADSL-storing voor de klanten. Het was de grootste storing sinds de lancering van breedbandinternet tien jaar geleden. Belgacom heeft eerst de dienstverlening voor de professionele gebruikers hersteld. Dat gebeurde binnen drie uur na de vaststelling van het incident. Voor de andere klanten werd de verbinding binnen 6 à 7 uur hersteld.

Belgacom voorziet niet in een contractuele schadeloosstelling van de klanten. Het ging om een bijzonder grootschalige storing, en Belgacom heeft de verbindingen binnen een relatief korte termijn hersteld en alle maatregelen getroffen die redelijkerwijs getroffen moesten worden om een nieuwe storing te voorkomen.

De algemene voorwaarden stipuleren geen gegarandeerde service voor ADSL. Enkel bij grove nalatigheid of kwaad opzet kan men aansprakelijk gesteld worden, en dat was hier niet het geval.

16.03 David Lavaux (cdH): Ik hoopte dat Belgacom een commerciële geste zou doen.

Het incident is gesloten.

16.04 De voorzitter: Vraag nr. 15447 van de heer Bultinck wordt uitgesteld.

Voorzitter: de heer Jef van den Bergh.

17 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de oprichting van één centrale cel toegankelijkheid en de invoering van een groen nummer" (nr. 15455)

17.01 David Geerts (sp.a): Mensen met beperkte mobiliteit vragen één centraal aanspreekpunt bij de spoorwegen dat bereikbaar is via een groen nummer.

Wil de minister bij de bespreking van het volgende beheercontract - of reeds eerder - aan de NMBS-Holding vragen om een centrale cel op te richten?

17.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De dienstverlening aan personen met beperkte mobiliteit is een NMBS-bevoegdheid. Zij heeft ervoor gekozen om alle aanvragen voor reservering van bijstand aan personen met beperkte mobiliteit te laten verlopen via een gecentraliseerd en uniek nummer in het callcenter. Dit callcenter staat eveneens in voor de verstrekking van dienstregelingen en prijs- en productinfo aan alle reizigers. De NMBS heeft hiervoor extra personeel ingezet om zoveel mogelijk wachttijden te vermijden.

Personen met beperkte mobiliteit kunnen voor vragen of klachten inzake alle aspecten van de dienstverlening op een enkel adres terecht, met name bij de klantendienst van de NMBS, waartoe het callcenter behoort. Er bestaat dus eigenlijk een centraal contactpunt voor personen met beperkte mobiliteit.

Op 21 november 2008 is er op de beleidsceel van mijn voorgangster overleg geweest met de Nationale Hoge Raad voor Gehandicapten. Die heeft toen de invoering van een specifiek en gratis telefoonnummer niet als prioriteit naar voren geschoven.

De invoering van een gratis nummer zou een dure zaak zijn. De kosten van een lokale telefoonoproep naar het 02-nummer, zijn beperkt.

17.03 **David Geerts** (sp.a): Naar wie moet iemand bellen die suggesties wil doen over de infrastructuur? Daarom mijn voorstel om het bij de Holding te doen.

17.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Dergelijke suggesties kunnen via de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. Voor cliëntgerelateerde vragen is het callcenter toegerust.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de waterinsijpeling in het station Brussel-Schuman" (nr. 15459)**

18.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De talrijke pendelaars die dagelijks in Brussel-Schuman uitstappen, werden op 8 oktober jongstleden geconfronteerd met een welhaast apocalyptische overstroming. Kan u ons de stand van zaken geven?

Welke noodmaatregelen werden er genomen?

Waardoor wordt die regelmatig terugkerende wateroverlast veroorzaakt?

Wat is het tijdschema voor de werken in Brussel-Schuman en hoe worden de reizigers daarover geïnformeerd?

18.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Na het hevige onweer op 7 oktober stelde men vast dat het regenwater in de funderingsputten voor de bovengrondse werken langs het plafond, de perrons en de trappen naar de tunnel was gestroomd. Op 8 oktober om 6.20 uur werd de overstroming vastgesteld. Er werd een aannemer ingeschakeld, die het water heeft weggepompt. Er werden brede houten balken aangebracht waarover de reizigers konden lopen. Tegen 10 uur was alles opgeruimd. Het water dat door het plafond boven de perrons was gesijpeld, speelde slechts een kleine rol in de overstroming.

De huidige, structurele slijtage van de ondervloer zal tijdelijk worden opgelost door het plaatsen van bakken aan de zoldering. Het op die manier verzamelde water zal naar het bestaande afwateringsstelsel worden geleid.

In een latere fase zal de ondervloer worden vervangen door het bedrijf dat nu in het station aan de slag is. Voordat de bakken geplaatst worden, moeten eerst nog sommige betonnen structuren van het plafond worden hersteld.

18.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Hoe worden de reizigers ingelicht?

Het incident is gesloten.

19 **Samengevoegde vragen en interpellaties van**

- de heer Jan Peeters aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanhoudende treinpannes op de lijnen in de Kempen en het inzetten van een lokale politie bij de toenemende incidenten in de Kempische stations" (nr. 15472)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de Kempense treinproblemen" (nr. 15522)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanhoudende problemen met het treinverkeer van en naar de Kempen" (nr. 15548)
- de heer Bert Schoofs tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "opname van de spoorontsluiting van Limburg in de plannen van de NMBS vanaf 2012" (nr. 370)
- de heer Peter Luykx tot de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de optimalisering van de spoorontsluiting van Noord-Limburg en de Kempen in lange-termijn-planning van de NMBS vanaf 2012" (nr. 372)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de blijvende treinproblematiek in de Kempen" (nr. 15689)

19.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het treinverkeer van en naar de Kempen blijft ons bezighouden: structurele ingrepen, een betere communicatie en kwaliteitsverbetering zijn nodig. Beterschap is niet meteen merkbaar.

De reizigers klagen dan ook steen en been en blijkbaar is de lokale politie zelfs tussenbeide moeten komen om de gemoederen te bedaren. Opnieuw bleef de communicatie van de NMBS naar de reizigers toe ondermaats.

Wordt er overwogen om de kwaliteit en de dienstverlening tijdens de winter toch een beetje te garanderen? Zal dit de dagelijkse problemen op de Kempense lijnen uit de wereld helpen of zijn er nog andere maatregelen mogelijk?

19.02 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Limburg is altijd stiefmoederlijk behandeld bij het uitbouwen van het spoorwegnet. Limburg ligt nochtans centraal in een dichtbevolkte en koopkrachtige regio. Waarom zijn de Limburgers dan voor alles op Luik aangewezen? Men zou de afgeschafte spoorlijnen kunnen heractiveren. Overweegt de minister nog andere maatregelen om Limburg beter te ontsluiten?

19.03 **Peter Luykx** (N-VA): Het spoorwegnetwerk in Limburg blijft dé blinde vlek op de NMBS-kaart. Een beter treinaanbod in Nord-Limburg zou samenhangen met de elektrificatie van het traject Herentals-Mol-Hamont en de aanleg van een bijkomend spoor tussen Mol en Neerpelt. De regio is dichtbevolkt, wil investeerders aantrekken en is aangewezen op de overheidsdiensten en industrie van de grootsteden Brussel en Antwerpen. Een degelijke ontsluiting is dus absoluut nodig. Zo een vlot functionerend reizigersnet Limburg-Kempen zou ook de Nederlanders over de schreef kunnen halen in het dossier van de IJzeren Rijn. Wat zal de minister ondernemen om deze infrastructurele ontwikkeling van de regio Limburg-Kempen in te schrijven in de termijnplanning van de NMBS?

19.04 **David Geerts** (sp.a): Vorige week moest de politie zelfs ingezet worden om de gemoederen te bedaren toen het weer eens fout liep met de NMBS-dienstverlening in het noorden van het land. Welke maatregelen zijn er intussen genomen om de communicatie te verbeteren? Hoe staat het met de compensaties? Volstaat het personeelseffectief in het station van Herentals om het ongenoegen bij de reizigers op te vangen? Hoe zit het met de bijkomende inzet van dieselmotoren?

19.05 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Volgens de NMBS is het gebruik van diesellocomotieven niet compatibel met M6-rijtuigen. Men zou dieselmotortrains in het buitenland kunnen huren, maar dan moet er wel eerst een toelating worden gegeven door de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen en dat kan negen maanden duren.

Met het herstel van de exploitatiemogelijkheden in het station Herentals zullen vanaf december 2009

bijkomende motorwagens ter beschikking komen. Ook uit andere regio's zullen we motorwagens overhevelen naar de Kempense regio.

Ik ben er vast van overtuigd dat de NMBS-groep de communicatie aan de reizigers over het verloop van het treinverkeer moet verbeteren. Ik heb dat probleem de jongste weken herhaaldelijk aangekaart bij de NMBS en Infrabel. Beide bedrijven erkennen dat er bij de problemen in en rond Herentals een kans gemist is.

Een eerste positieve respons is de oprichting van een crisisploeg bij Infrabel om de communicatie bij incidenten te verbeteren. Deze ploeg, die permanent inzetbaar is, zal zich zo snel mogelijk ter plaatse begeven om het personeel in een station bij te staan en om de informatie te verbeteren.

De communicatieproblemen in Herentals werden duidelijk onderschat. De aanwezigheid van de politie was uiteraard niet bedoeld voor informatieverschaffing. De onderstationschef van het station te Herentals achtte die aanwezigheid echter nodig om de nodige veiligheidstaken ongehinderd te kunnen uitvoeren.

De NMBS had de interventie van een bijkomende perronbediende gepland, maar deze kon zijn dienst niet verzekeren als gevolg van een werkongeval. Later werd beslist tijdens de spitsuren een bijkomende onderstationschef in te zetten die bij incidenten kon bijspringen om de communicatie beter te verzorgen. De aanwezigheid van een crisisploeg zal zulke betreuenswaardige toestanden in de toekomst moeten voorkomen.

Inzake de compensatieregeling werd er enkel op 4 en 5 augustus een beroep gedaan op de regels van overmacht. Intussen heeft mijn beleidsceel vastgesteld dat de klantendienst van de NMBS in een aantal gevallen de compensatie ten onrechte heeft geweigerd. Deze vergissingen zullen worden rechtgezet.

Voor het overige verwijs ik naar mijn antwoorden van twee weken geleden. Infrabel bestudeert de verschillende mogelijkheden. Binnen een aantal weken zal er een voorstel worden voorgelegd aan het directiecomité.

19.06 Jef Van den Bergh (CD&V): De oprichting van een crisisploeg over de communicatie is positief, niet alleen voor Herentals maar voor het hele spoornet.

Het feit dat het negen maanden duurt om dieselmotorwagens te homologeren of om toestemming te krijgen van DVIS, mag ons niet ontmoedigen.

De minister mag niet vergeten dat er ook inzake onderhoud van het treinmateriaal nog veel werk aan de winkel is.

19.07 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Het antwoord van de minister over Limburg was erg teleurstellend. Limburgers zijn geen nijdige of jaloerse mensen. Ik vraag me alleen af of de miljoenen die worden besteed aan de vernieuwing van stations niet beter in betere verbindingen zouden worden geïnvesteerd. Het station van Luik mag dan een hommage zijn aan de pendelaars, het is voor een Limburger nogal moeilijk om er te geraken.

Over de lange lijst overige klachten zal ik maar zwijgen, want ik wil er geen klaagzang van maken. De minister kan niets beloven, maar ik beloof hem dat ik op dit dossier zal blijven hameren.

19.08 Peter Luykx (N-VA): Ik hoop dat het belang dat men hecht aan de ontsluiting van Noord-Limburg niet aan de lengte van het antwoord zal worden gemeten.

Het crisismanagement lijkt mij een goed initiatief.

Ik had graag een langetermijnvisie van de minister gekregen. Ik hoop ook dat Infrabel meer doet dan de mogelijkheden op een rijtje zetten en dat de budgetten bekend zijn. Ik volg het dossier nauwkeurig op.

19.09 **David Geerts** (sp.a): Het is een goede zaak voor het hele land dat er een crisiscel zal worden opgericht.

Ik vermoed dat de gedupeerde reizigers een nieuwe aanvraag tot compensatie zullen indienen.

Is het een zekerheid dat vanuit andere regio's dieselmotorwagons komen?

19.10 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Dat is de planning en men mag aannemen dat de capaciteit er daadwerkelijk al zijn.

Mijn antwoord inzake dubbele sporen en elektrificatie was bondig omdat die mogelijkheden nog ernstig worden bestudeerd. Het is te vroeg voor een beslissing. Ik heb vroeger al toegelicht dat beide operaties een structurele wijziging met zich mee kunnen brengen. Dat is Infrabel aan het bestuderen.

Wanneer die studie er binnen enkele weken zal zijn, zullen er conclusies kunnen worden getrokken, niet daarvoor. Daarom is het ook verbazend dat mijn antwoord ontgoochelend wordt genoemd.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bert Schoofs en Peter Luykx en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Bert Schoofs en Peter Luykx

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

beveelt de regering aan om tijdens de huidige legislatuur de plannen van de NMBS aldus aan te sturen zodat het spoornet in de provincie Limburg in de meerjarenplanning na 2012 naar behoren zal ontwikkeld en ontsloten worden, met als één van de hoogste prioriteiten de ontwikkeling en ontsluiting van Noord-Limburg."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Camille Dieu en door de heren Jef Van den Bergh en David Lavaux.

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

Het incident is gesloten.

20 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de beursgang van De Post" (nr. 15501)

- mevrouw Linda Musin aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke beursgang van De Post" (nr. 15564)

- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke beursgang van De Post" (nr. 15579)

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke beursgang van De Post" (nr. 15715)

20.01 **David Lavaux** (cdH): Is De Post haar beursgang aan het voorbereiden? Hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen de aandeelhouders? Werd dit punt op de agenda van de volgende algemene vergadering geplaatst? Is de Staat daar voorstander van?

20.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Als hoofdaandeelhouder moet de Staat de belangen van de onderneming en van de werknemers verdedigen in geval van een beursgang van De Post. Bevestigt u deze hypothese? Wat is het standpunt van de regering? Welke bakens werden er uitgezet? Kan men geen andere formules bedenken, zoals een groter aandeel van de Staat in het kapitaal? Bevestigt u dat de kaderleden van De Post gedeeltelijk met stock options beloond worden? Hoeveel stock options werden er toegekend, aan wie en voor welk bedrag?

20.03 Minister Steven Vanackere (Frans): De geruchten over een mogelijke beursgang van De Post zijn louter speculatie. CVC, de privéaandeelhouder, heeft daarover geen enkele beslissing genomen. De regering heeft een verlenging van de oorspronkelijke *lock up* van CVC verkregen (termijn na afloop waarvan de aandeelhouder zijn aandelen kan verkopen) van 1 januari 2009 tot 1 januari 2010 voor de helft, en van 1 januari 2011 tot 30 juni 2012 voor het geheel.

Het akkoord van 2006 tussen de aandeelhouders, in een periode toen noch u, noch wij deel uitmaakten van de regering, voorzag al in de mogelijkheid van een beursgang. De Post is hoe dan ook voldoende gekapitaliseerd.

De toekenning van een vergoeding via *stock options* werd in 2006 goedgekeurd. Die mogelijkheid werd geopend voor het management (80 topmedewerkers onder wie de gedelegeerd bestuurder en de leden van het directiecomité) voor de jaren 2006, 2007 en 2008. Eind 2009 waren er 4.445 *options* (voor in totaal 409.838 aandelen), die enkel betrekking hadden op het privé-aandeelhouderschap, maar de overheid blijft hoe dan ook meerderheidsaandeelhouder. De activiteitenverslagen van die jaren kunnen op de website van het bedrijf worden geraadpleegd.

Ik zal blijven toezien op de openbare dienstverlening alsook OP de onderneming en haar werknemers, ongeacht het scenario dat gevolgd zal worden.

20.04 David Lavaux (cdH): Ik dank de minister voor zijn geruststellende antwoord.

20.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik ben minder snel gerustgesteld dan de heer Lavaux. Ik begrijp nog altijd niet waarom men de helft van zo'n patrimonium voor een habbekrats van de hand heeft gedaan aan een privéaandeelhouder en tachtig managers.

Bovendien is de verdeling onbillijk, want de werknemers, die onder druk staan, vallen buiten de boot. Ik zal deze zaak op de voet blijven volgen.

20.06 Minister Steven Vanackere (Frans): Ik herinner eraan dat 5 procent van het positieve resultaat naar de werknemers gaan en dat het management daarvan niets krijgt.

20.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik ga niet zitten treuren over het lot van het management! Die 5 procent zijn de *peanuts* die men naar de werknemers heeft gegooid tijdens het sociaal overleg.

Ik verwacht iets anders van een openbaar bedrijf en ik kan alleen maar zeggen dat ik verbaasd ben en dat ik niet akkoord ga.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer **André Perpète** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de werkplaats te Stockem" (nr. 15503)
- de heer **Josy Arens** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de werkplaats te Stockem" (nr. 15587)

21.01 André Perpète (PS): De NMBS-tractiewerkplaats in Stockem, waar 160 mensen werken, wordt met sluiting bedreigd als gevolg van de moeilijkheden bij B-Cargo. Kort voor het reces hebben de werknemers gemanifesteerd om hun ongerustheid kenbaar te maken.

In juni deelde u mee dat er nog niets beslist was over de toekomst van de werkplaats, en dat er een aantal

studies op het getouw stonden.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Kunnen er garanties worden gegeven wat de toekomst van de tractiewerkplaats betreft? Zo niet, kan men garanderen dat er geen naakte ontslagen zullen vallen, en dat de NMBS de betrokken werknemers een nieuwe betrekking in de streek zal aanbieden?

21.02 Josy Arens (cdH): In juni liet u ons weten dat het onderhoud van een eerste schijf van 95 Desiro-motorstellen toegewezen zou worden aan de werkplaats van Charleroi, en dat er voor de twee volgende schijven nog geen beslissing gevallen was. Welke scenario's zijn er momenteel in studie? Werd er al een beslissing genomen met betrekking tot de toewijzing van de twee resterende schijven? Moeten de werknemers bang zijn dat er ontslagen zullen vallen?

21.03 Minister Steven Vanackere (Frans): Ongeveer vier maanden na mijn antwoorden zijn er geen nieuwe gegevens in dat dossier opgedoken. Het zou immers erg verwonderlijk zijn indien we over concretere antwoorden zouden beschikken dan welke we in juni hebben gegeven, zolang het industrieel plan voor B-Cargo nog niet klaar is. Als u me die vraag binnenkort nog eens zou stellen, zou ik u hetzelfde antwoord moeten geven.

21.04 André Perpète (PS): We vragen dat u, de gehele regering en de directie van de NMBS de nodige aandacht schenkt aan het dossier van die werkplaats, die belangrijk is voor Zuid-Luxemburg.

21.05 Josy Arens (cdH): Aangezien er nog niets beslist werd, bestaat er nog steeds de hoop dat een schijf Desiro-locomotieven voor onderhoud zal worden toegewezen aan de werkplaats te Stockem. Mijnheer de minister, wij rekenen op u!

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uitbesteden van het onderhoud van treinen" (nr. 15504)

22.01 David Geerts (sp.a): De NMBS heeft opnieuw een contract voor treinonderhoud afgesloten voor een bedrag van 6 miljoen euro en dit over een periode van twee jaar. Er wordt tegelijkertijd gezocht naar mogelijkheden om ongeveer negenhonderd werknemers van B-Cargo elders tewerk te stellen. Waarom hevelt men statutair benoemde personeelsleden niet over naar het onderhoud? Is het logisch dat er nog steeds externe contracten worden gesloten voor het onderhoud van treinen? Werkt met ter zake met een algemeen behoefteplan? Hoeveel fulltime equivalenten zijn hiervoor nodig? Wat is de huidige bezettingsgraad?

22.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Statutaire medewerkers die te weinig of zelfs geen werk hebben, moeten inderdaad eerst op andere posten binnen de NMBS-Groep worden ingezet alvorens men zich op externe krachten mag beroepen. Niet elk personeelslid kan echter zomaar in eender welke andere activiteit worden ingezet. Men moet bij allen nagaan of graad en profiel passen bij de actuele behoefte.

De NMBS sluit enkel externe contracten voor de schoonmaak van treinen in specifieke omstandigheden, namelijk als er een grote flexibiliteit vereist is, zoals voor schoonmaak in verafgelegen sporenbundels, voor schoonmaak in bundels die geen volledige dagtaak vereisen of voor het verwijderen van graffiti.

Voor de schoonmaak van treinen bestaat een totale behoefte van 920 manjaar. Ongeveer 320 manjaar, waarvan 115 voor de hogesnelheidstreinen, wordt ingevuld door externe middelen en ongeveer 600 manjaren door het eigen NMBS-personeel.

22.03 David Geerts (sp.a): Men moet erop toezien dat eerst de statutaire personeelsleden zinvol worden tewerkgesteld.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken,

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal werknemers bij De Post" (nr. 15510)

23.01 André Perpète (PS): Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag heb ik opgemaakt dat er in één jaar tijd (van juni 2008 tot juni 2009) zo'n 2.000 banen verloren gingen, waaronder een dertigtal in de provincie Luxemburg. Enkel de uitzendbanen stegen in die periode.

Hoe kunnen die cijfers verklaard worden? Vielen er naakte ontslagen? Welke soort banen werden er het meest geschrapt? Zijn er prognoses met betrekking tot de afslanking voor 2010? Hoeveel uitzendkrachten werkten er in 2008 en 2009 bij De Post?

23.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Bij De Post zijn er geen naakte ontslagen gevallen. Uw cijfers hebben betrekking op de natuurlijke afvloeiing.

De Post deelt mij mee dat de functies die het sterkst vertegenwoordigd zijn binnen het bedrijf, het zwaarst getroffen werden (schoonmaakpersoneel, sorteerders, postbodes, medewerkers bij de afdeling Mail en loketbeambten voor de algemene dienst).

Het uitzendwerk nam tijdens de eerste negen maanden van 2009 af ten opzichte van de eerste negen maanden van 2008. Het klopt echter wel dat het aantal uitzendkrachten in de maand juni 2009 hoger ligt dan in dezelfde maand van het voorgaande jaar.

De Post beschikt niet over instrumenten om gedetailleerde prognoses op te maken van de eventuele personeelsverminderingen. Die verminderingen hangen af van de natuurlijke afvloeiing en automatiserings- en reorganisatieprojecten.

Ik bezorg de voorzitter een tabel met aantal voltijdse equivalenten wat de uitzendkrachten voor de jaren 2008 en 2009 betreft.

Het incident is gesloten.

24 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het ontwerp van integratie van de Belgacom-filialen en de gevolgen voor de werkgelegenheid" (nr. 15565)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sociale onrust bij Belgacom" (nr. 15650)

24.01 Camille Dieu (PS): Ik had deze vraag op 14 augustus schriftelijk ingediend, en heb ze daarna heringediend als mondelinge vraag. Intussen heb ik het antwoord op mijn vraag ontvangen. Hoe is het dossier de jongste maand sinds de aan de gang zijnde besprekingen echter geëvolueerd?

24.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De wettelijke verplichtingen met betrekking tot het sociaal overleg in geval van een integratie zijn opgenomen in de cao nr. 9, die bepaalt dat de ondernemingsraad op de hoogte moet worden gebracht en moet worden geraadpleegd teneinde de gevolgen van een nagestreefde integratie voor de werkgelegenheid beter te kunnen inschatten.

Tussen 31 juli en het einde van de informatie- en consultatieprocedure hebben in de onderscheiden filialen vijf buitengewone vergaderingen van de ondernemingsraad plaatsgevonden. De sociale dialoog werd gevoerd en er werden diverse akkoorden voorbereid.

De betrokken werknemers zullen op 4 januari 2010 naar de NV Belgacom worden overgeheveld, waar zij met onmiddellijke ingang de krachtens de Belgacomovereenkomst 2009-2010 gagarandeerde werkzekerheid zullen genieten. Die zekerheid wordt gegeven tot 31 december 2010; er vallen dus geen naakte ontslagen te vrezen.

Garanties met betrekking tot de toekomstige arbeids- en loonvoorwaarden zijn ingebed in een wettelijk kader. De huidige arbeidsomstandigheden blijven ongewijzigd, behalve als Belgacom over nieuwe collectieve

arbeidsovereenkomsten onderhandelt.

De toetreding van Belgacom tot een paritair comité van de privésector zou impliceren dat er een aantal andere dossiers worden opgehelderd, zoals de kwestie van het paritair comité zoals bedoeld in de wet van 21 maart 1991. We hoeven dat niet buiten beschouwing te laten, ook al staat die kwestie nu niet op de agenda.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Ben Weyts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het eentalig lastenboek van Infrabel" (nr. 15552)

25.01 Ben Weyts (N-VA): Bij de aanleg van het Gewestelijk Expresnet (GEN) in Brussel zal een aantal spoorwegovergangen vervangen worden door tunnels. Tot eind september liep hierover een openbaar onderzoek in de gemeenten Ganshoren, Jette en Sint-Agatha-Berchem, georganiseerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar de lastenboeken en bestekken zouden enkel beschikbaar geweest zijn in het Frans.

Kan de minister dit bevestigen? Is dit niet strijdig met de taalwetgeving? Is het openbaar onderzoek dan wel rechtsgeldig? Wordt de hele procedure hierdoor niet aangetast?

25.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Er bestaan nog geen lastenboeken. Wat al wel bestaat, is een aanvraag voor een stedenbouwkundig attest. Infrabel heeft een attest aangevraagd aan het Brussels Gewest om zes overwegen af te schaffen. Dat deze aanvraag in het Frans gesteld was, is niet strijdig met de taalwetgeving.

Een stedenbouwkundig attest kan trouwens niet in twee talen worden aangevraagd.

Vervolgens heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beslist een openbaar onderzoek te organiseren en het heeft daarvoor een dossier samengesteld. Het is de verantwoordelijkheid van het Gewest om er daarbij voor te zorgen dat de taalwetgeving wordt nageleefd.

Na het verkrijgen van het stedenbouwkundig attest zal Infrabel de nodige lastenboeken opstellen. Infrabel bevestigt dat al deze lastenboeken tweetalig zullen zijn.

25.03 Ben Weyts (N-VA): Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft dus een openbaar onderzoek georganiseerd op basis van een document dat slechts in één taal beschikbaar was. De minister laat uitschijnen dat Infrabel geen schuld draagt, maar Infrabel zal wel de gevolgen dragen van een eventuele nietigheid van de procedure.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een aantal gegevens in POST Magazine van de maand oktober 2009" (nr. 15604)

26.01 Camille Dieu (PS): Ik trek vraag nr. 15604 in.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de abonnementskaarten van de NMBS" (nr. 15605)

27.01 Camille Dieu (PS): Wanneer een reiziger een NMBS-abonnement koopt, ontvangt hij een treinkaart die uit twee delen bestaat: een vast en geplastificeerd bovengedeelte waarop het nummer van de moederkaart, de klas en de vertrek- en aankomstzones vermeld worden, en een tweede gedeelte waarop het nummer van de moederkaart, de geldigheidsduur van het abonnement, de klas, de prijs en de afgiftedatum staan.

Als het vertrek- of aankomststation verandert, moet men een nieuwe aanvraag indienen en ontvangt men een volledig nieuwe kaart van de NMBS, waarvoor er 5 euro aangerekend wordt. Bovendien wordt er een nieuwe pasfoto gevraagd.

Hoeveel kaarten vernieuwt de NMBS jaarlijks? Hoeveel pendelaars wijzigden de voorbije drie jaar hun treinkaart? Hoeveel bedraagt de eventuele winstmarge van de NMBS per vernieuwde treinkaart?

27.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): In 2008 heeft de NMBS 420.000 abonnementen aangemaakt. Jaarlijks worden er 125.000 abonnementen voor het woon-werkverkeer en 140.000 scholierenabonnementen aangepast.

De forfaitaire prijs, die thans 4,8 euro (btw inbegrepen) bedraagt, dekt de behandelingskosten en het materieel dat gebruikt wordt bij de aanmaak van de moederkaart. De NMBS heeft die retributie nooit als een winstbron beschouwd.

Op termijn zal men zich na de invoering van de multimodale smartkaart niet meer naar het loket hoeven te begeven om de moederkaart te vernieuwen.

27.03 **Camille Dieu** (PS): Wanneer zou die smartkaart kunnen worden ingevoerd?

27.04 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Er lopen al proefprojecten, met name in Brussel, maar ik durf me niet uitspreken over een precieze termijn. Als men de huidige toestand vergelijkt met die van zes maanden geleden, stelt men vast dat er vooruitgang is. Maar het zou interessant zijn de balans nogmaals op te maken en u een idee te geven van de snelheid waarmee de smartkaart zal kunnen worden ingevoerd.

27.05 **Camille Dieu** (PS): U is hoe dan ook van oordeel dat er geen reden is om het systeem te wijzigen.

Ik heb over de werkplaats van Cuesmes nooit een vraag gesteld. Het was mevrouw Boulet die u heeft ondervraagd.

27.06 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Sinds de laatste keer heb ik geen enkel nieuw element met betrekking tot deze vraag.

27.07 **Camille Dieu** (PS): We komen daarop terug omdat de werknemers echt ongerust zijn!

Het incident is gesloten.

28 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Katrin Jadin** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de promotiecampagne van Railtime" (nr. 15665)

- de heer **Dirk Vijnck** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de Railtime campagne" (nr. 15709)

28.01 **Dirk Vijnck** (LDD): RailTime is de benaming van een geheel aan informatiekkanalen om treinreizigers in real time te informeren over de vertrek- en aankomsttijden van de treinen. Het bestaat uit een website, teletekstpagina's, informatieborden, affiches met dienstregelingen en omroepberichten in het station.

De spoorwegen hebben in september een campagne gelanceerd om RailTime te promoten. Wat is de kostprijs daarvan? Kon dat geld niet beter gebruikt worden om nieuwe klanten aan te trekken? Wat zijn de doelstellingen van de campagne en zijn er ook controles ingebouwd om na te gaan of die worden doelstellingen bereikt?

28.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Het informeren van de reizigers is een opdracht van Infrabel. Infrabel ontwikkelt verschillende kanalen om de klanten in real time te informeren. De RailTime-website richt zich zowel tot de 400.000 dagelijkse spoorweggebruikers als tot de 2,6 miljoen occasionele klanten alsook tot alle potentiële klanten. Dit soort informatie helpt immers ook om het spoor aantrekkelijker te maken. RailTime beoogt de klanten toe te laten op elk ogenblik en waar dan ook te informeren over de

vertrek- en aankomsttijden van de treinen, over de perronnummers van waar de treinen vertrekken en over eventuele vertragingen en storingen. De website is immers ook beschikbaar via gsm en smartphone. Om deze informatiemiddelen bekend te maken heeft Infrabel een nationale informatiecampaignede gelanceerd.

De kostprijs bedraagt 240.000 euro voor reclamespots op de acht nationale televisiezenders; 220.000 euro voor advertenties in zestien kranten; 50.000 euro voor affiches in de Brusselse metro; 20.000 euro voor banners op twaalf websites en 70.000 euro voor advertenties in vijf tijdschriften. Dankzij de terugval op de reclamemarkt is het mogelijk geweest de volledige campagne te realiseren voor 600.000 euro. De beslissing werd genomen door het directiecomité van Infrabel en de campagne zal na afloop wel degelijk worden geëvalueerd.

Het incident is gesloten.

29 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problematiek rond lijn 12 Essen-Antwerpen" (nr. 15686)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen met lijn 12" (nr. 15713)

29.01 **David Geerts** (sp.a): Op 12 oktober 2009 werd op lijn 12 zowel de IC-trein Essen-Antwerpen-Charleroi als de P-trein Essen-Schaarbeek geannuleerd. De internationale trein Amsterdam-Brussel zou halt houden, maar naar verluidt zijn de deuren niet opengegaan. De problemen op lijn 12 zijn niet nieuw, er zijn in deze commissie al vele vragen over gesteld. Wanneer komt er eindelijk een afdoende oplossing?

Als lijn 11- de ontbrekende schakel in het goederenvervoer ten noorden van Antwerpen - is afgewerkt, komt er dan ruimte vrij voor extra passagierstreinen op lijn 12?

Blijkbaar is er slechts één trein per twee uur in het weekend. Wanneer zullen de werken klaar zijn, zodat de dienstregeling kan worden verbeterd?

De vertragingen zouden ook te wijten zijn aan het feit dat het personeel nog moet wennen aan de nieuwe TRAXX-locomotieven. Hoelang zal de inlooperperiode nog duren?

29.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er zijn al lang problemen op lijn 12. De regelmaat op deze lijn is zeer slecht, zeker in de spitsuren.

Volgens de NMBS zijn er hiervoor diverse redenen, maar de onregelmatigheid van de internationale trein Brussel-Amsterdam, die voorrang moet krijgen, lijkt toch wel een belangrijke oorzaak. Het is afwachten of de invoering van de TRAXX-locomotieven voor beterschap zal zorgen. Laat ons hopen dat de verbinding Amsterdam-Brussel via de hogesnelheidslijn meer ruimte zal vrijmaken op spoor 12.

Een ander probleem is de weekendregeling die sinds september van kracht is. Door de werkzaamheden aan lijn 12 rijdt er maar één stoptrein per twee uur. De communicatie over de dienstregeling was laattijdig en onvoldoende. De website van de NMBS is pas aangepast na het begin van de werkzaamheden en de Nederlandse Spoorwegen zijn ook pas te weten gekomen dat men tot een andere regeling overging nadat een reizigersorganisatie hen daarvan had ingelicht.

Dat is toch wel merkwaardig voor een L-trein met vertrek in Roosendaal. Gevolg: reizigers hebben op een van de drukste verbindingen in het land te kampen hebben met een zeer gebrekkige stiptheid. Bovendien kunnen er bij plotse spoorwijzigingen problemen ontstaan in het station van Berchem, omdat er daar maar één in- en uitgang is.

Zijn die problemen structureel van aard? Ligt de verantwoordelijkheid bij de NMBS of bij Infrabel? Zijn er oplossingen in het verschiet? Zal de NMBS in de toekomst beter communiceren over wijzigingen aan de

dienstregelingen? Hoe lang zal de gereduceerde dienstregeling in het weekend nog aangehouden worden? Zal er iets gedaan worden aan de problemen in het station van Berchem?

29.03 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De gebeurtenissen van 12 oktober waren het gevolg van een samenloop van twee mechanische defecten en een communicatiefout. De reizigersdispatching heeft aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) gevraagd een extra stop te maken in Essen, maar het NS-personeel op de trein Amsterdam-Brussel is hiervan blijkbaar niet op de hoogte gebracht. De trein is gestopt omdat het sein op rood stond, maar het boordpersoneel heeft de deuren niet geopend en de trein is vervolgens weer vertrokken.

Er wordt onderzocht hoe men dit in de toekomst kan vermijden.

Er zijn ook meer structurele oorzaken voor de problemen op lijn 12, niet in het minst de slechte stiptheid van de trein Amsterdam-Brussel en van de Thalystreinen, waardoor de treindienst op de lijn voortdurend in real time moet bijgestuurd worden. Andere oorzaken zijn de korte opeenvolging van L-treinen en IC-treinen richting Roosendaal, het grote aantal overwegen en het gemengd reizigers- en goederenverkeer.

Vanaf 13 december zullen de Thalystreinen via een nieuwe hogesnelheidslijn (HSL) rijden waardoor er meer ruimte vrijkomt op lijn 12. Bovendien zal Infrabel een prototype van een nieuw spoordetectiesysteem uittesten dat toelaat de gevolgen van storingen aan overwegen te beperken.

Vanaf december 2010 zullen alle internationale treinen naar Amsterdam vermoedelijk via de HSL kunnen rijden, waardoor lijn 12 nog uitsluitend gebruikt zal worden voor de binnenlandse dienst.

Het doortrekken van lijn 11 is niet opgenomen in het investeringsplan 2008-2012.

De vernieuwingswerken tussen Kapellen en Kalmthout in het weekend maakten een aanpassing van de treindienst noodzakelijk. De werken bevinden zich in een zone waar de treinen op die lijn elkaar kruisen, hetgeen de organisatie nog bemoeilijkt. De werken werden aangekondigd via het internet, metroaffiches en een dienstregelingfiche. De aangepaste treindienst is opgenomen in de basisdienstregeling die van kracht werd op 7 september 2009.

De werken verlopen bijna alle weekends vanaf 1 september 2009 tot 13 december 2009, en dit gedurende ongeveer twintig weekends tijdens de periode van 13 december 2009 tot december 2010. Voor de weekends van 2010 zullen die werken en de gevolgen voor de treindienst op voorhand aangekondigd worden via werfinfoaffiches en via diverse media.

Misschien moeten we dringend hierover een hoorzitting organiseren. Als men voor een aantal aangelegenheden dan al terecht technische verklaringen kan vinden, is het in gebreke blijven inzake communicatie niet gemakkelijk vergeefbaar.

In de komende jaren wordt in elk station en in elke stopplaats voorzien in auditieve informatie, er is een uitbreiding van het aantal visuele informatieverstrekkende stations, de kwaliteit van de aankondiging wordt verbeterd, de inhoud en de frequentie ervan wordt herzien om de reiziger gerichter en duidelijker te informeren over wijzigingen in de geplande dienstregeling, de speakers krijgen een betere opleiding en er komt een crisisploeg die op ieder moment inzetbaar zal zijn in geval van grotere incidenten.

De Nederlandse machinisten weigerden om met de treinstellen naar Vorst uit te wijken. Dat zorgde bij aanvang voor problemen in Brussel-Zuid, maar volgens de NMBS is er bij de bestuurders geen probleem omtrent de kennis van het TRAXX-materieel.

Het station Antwerpen-Berchem heeft een centrale ondertunneling zodat iedereen via dezelfde doorgang het station dient te verlaten. Er bestaan momenteel geen concrete plannen voor een nieuwe doorgang.

29.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het lijkt mij inderdaad een goede suggestie om een hoorzitting te organiseren rond het communicatiebeleid van de NMBS en Infrabel.

Het incident is gesloten.

30 **Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station van Athus" (nr. 15711)**

30.01 **Josy Arens** (cdH): Gebruikers en omwonenden van het station van Athus, maar ook mandatarissen van de gemeente Aubange betreuren de slechte staat van het gebouw. Bent u op de hoogte van de staat waarin het station van Athus zich bevindt? Zijn er beveiligings-, onderhouds- en renovatiewerken gepland? Zo ja, wanneer?

30.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Ja, ik ben inderdaad van een en ander op de hoogte. Ja, er werd een bedrag uitgetrokken voor de renovatie van het voor de reizigers bestemde gebouw in 2012-2013. Het gaat om dakwerken en de renovatie van het reizigersonthaal. Voorts zou de gemeente Aubange geïnteresseerd zijn om een gedeelte van dat voor de reizigers bestemde gebouw te betrekken en bereid zijn een deel van de renovatiekosten te betalen.

30.03 **Josy Arens** (cdH): Drie jaar wachten is lang, gelet op de onmiskenbaar slechte staat van het gebouw!

Het incident is gesloten.

31 **Vraag van de heer Dirk Vijnck aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het jaarverslag van de NMBS" (nr. 15712)**

31.01 **Dirk Vijnck** (LDD): Wat is de kostprijs van het ontwerp, de druk en de verspreiding van het jaarverslag 2008 van de NMBS?

31.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Er werden vierhonderd Nederlandstalige en driehonderd Franstalige exemplaren gedrukt. De kostprijs van het ontwerp en concept bedroeg 23.000 euro, die van de druk en verspreiding 11.500. De NMBS heeft tweehonderd exemplaren verspreid, andere bestemmingen werden verwezen naar de site. Een gedrukt exemplaar is op aanvraag te verkrijgen.

31.03 **Dirk Vijnck** (LDD): Voor het jaarverslag 2007 ging het om 1.370 exemplaren voor 61.000 euro. De besparing is dus klein.

Het incident is gesloten.

32 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de ontdekking van architecturale overblijfselen tijdens NMBS-werken in het station van Namen" (nr. 15716)**

32.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Regelmatig legt de NMBS bij graafwerken architecturale overblijfselen bloot.

Zo stuitten arbeiders in juni in de buurt van het station van Namen op iets wat mogelijk een poort was van een vroegere weergang of van een tegenmijn, een onderaardse gang ter verdediging van een vesting buiten de stadsmuren. De site werd zonder verder deskundigenonderzoek gebetonneerd.

Kan u bevestigen dat er bij recente werken een gang blootgelegd werd in de buurt van het station van Namen? Welke wettelijke verplichtingen moeten er in zo een geval in acht worden genomen? Welke procedure volgt de NMBS gewoonlijk in dergelijke gevallen? Werd de vondst gemeld aan de superieuren bij de NMBS of aan andere diensten? Werd er een deskundigenonderzoek gevraagd? Zo ja, wie heeft dat onderzoek uitgevoerd, en wat waren daarvan de resultaten?

32.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De gang in kwestie is helemaal geen archeologische vondst; het zijn de overblijfselen van een aquaduct van de NMBS.

Infrabel neemt de Waalse wetgeving in acht met betrekking tot de archeologische sites, en vraagt een vergunning aan voor werkzaamheden binnen de beschermde zone. Dat is in Namen niet aan de orde. Als er een vondst gedaan wordt, leeft Infrabel de vigerende regelgeving na.

Het incident is gesloten.

33 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het toekomstig beheerscontract van De Post en de toegankelijkheid van de kantoren en van de PostPunten" (nr. 15717)**

33.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De onderhandelingen over een nieuw beheerscontract vormen een goede gelegenheid om preciezere doelstellingen vast te leggen op het stuk van de toegankelijkheid van de lokalen van De Post en van de PostPunten. Idealiter zou dat in overleg met de betrokken verenigingen moeten gebeuren.

Wat is het tijdspad met betrekking tot het nieuwe beheerscontract? Welke verbeteringen op het stuk van de toegankelijkheid kunnen daarin worden opgenomen? Heeft u daarover overleg gepleegd met de betrokken verenigingen? Op welke manier zal u te werk gaan?

33.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Aangezien ik uw vraag pas vrijdag heb ontvangen, kan ik geen zeer gedetailleerd antwoord verstrekken.

Het huidige beheerscontract van De Post loopt tot september 2010. Ik heb echter zeer veel oog voor die problematiek, die al mijn aandacht opeist in het kader van de vernieuwing van het beheerscontract.

Er zijn heel wat uiteenlopende handicaps die allemaal een specifieke aanpak vereisen. Men moet mikken op het complementair karakter van de bestaande communicatiekanalen. Mijn kabinet heeft contact opgenomen met de betrokken verenigingen waarmee er in het kader van de voorbereiding van het nieuwe beheerscontract gesprekken zullen plaatsvinden.

33.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Aangezien u veel oog heeft voor het probleem, heb ik er alle vertrouwen in.

Het incident is gesloten.

34 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de naleving door De Post van artikel 29, § 1, van de wet op de overheidsbedrijven" (nr. 15719)**

34.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Er mag, als uitzondering op de statutaire werving, alleen een arbeidsovereenkomst gesloten worden in vier welomlijnde gevallen die opgesomd worden in artikel 29, § 1 van de wet op de overheidsbedrijven. Geen van die vier gevallen is van toepassing op de werving van wijkpostbodes.

Respecteert De Post volgens u artikel 29, § 1? Is een dergelijke situatie aanvaardbaar in een overheidsbedrijf? Wat heeft de Staat gedaan, en wat denkt hij te doen, opdat artikel 29 zou worden nageleefd?

34.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Sinds 1988 werft De Post geen statutair personeel meer aan en sluit zij arbeidsovereenkomsten, in overleg met de sociale partners.

Het is moeilijk voorstelbaar dat De Post opnieuw statutaire personeelsleden zou werven, terwijl dat overheidsbedrijf al tien jaar een stabiel wervingsbeleid voert.

U geeft ten onrechte de indruk dat de feiten in strijd zijn met de wet. In werkelijkheid hebben de sociale partners gekozen voor een mogelijkheid waarin de wet voorziet.

34.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Als ik tien jaar lang tegen 140 km/u rij, betekent dat niet dat ik geen inbreuk bega! De toestand beantwoordt aan geen enkel wettelijk criterium. Ik ben het er niet mee eens dat de

feiten niet strijdig zijn met de wet.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.13 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 par M. François Bellot, président.

01 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les travaux d'aménagement et de réhabilitation de la gare de Braine-le-Comte" (n° 14599)**

01.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : Les travaux de la salle des pas perdus de la gare de Braine-le-Comte seraient terminés. Mais cette salle ne serait pas accessible au public car elle devrait prochainement accueillir les bureaux du personnel de la gare durant les travaux.

La Portakabin de la gare d'Enghien devrait être transférée à Braine-le-Comte pour l'hiver. Mais cela n'a pas encore été fait et, malgré le gel, les voyageurs doivent attendre leur train à l'extérieur.

L'escalator de la voie 1 est en panne depuis six semaines, ce qui pose de gros problèmes aux voyageurs à mobilité réduite.

Je rappelle que cette gare figure parmi les dix premières de Wallonie.

01.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Les travaux de rénovation des sanitaires et d'une partie de la salle des pas perdus seraient terminés depuis peu. Cette partie ne sera pas ouverte au public, car elle accueillera le bureau du chef de gare et de ses adjoints durant la rénovation de l'aile du bâtiment « côté Bruxelles ».

Ces travaux débuteront avant la fin de l'année.

Pour les voyageurs, les conteneurs de la gare provisoire d'Enghien seront déplacés à Braine-le-Comte fin décembre, début janvier, une fois la rénovation de la gare d'Enghien terminée.

Je pense comme vous que les voyageurs ont le droit d'être abrités pendant qu'ils attendent le train. Il serait bon qu'une partie de la salle des pas perdus leur soit accessible, d'autant que les travaux de l'aile du bâtiment côté Bruxelles n'ont pas commencé.

L'escalator du quai 1 est tombé en panne le 10 juillet 2009. La pompe hydraulique étant irréparable, une nouvelle pompe a été commandée (six semaines de délai de livraison). Elle a été mise en service le 1^{er} septembre 2009.

Les travaux de modernisation et de rehaussement des quais de Braine-le-Comte, y compris le remplacement des escalators, sont prévus en 2011- 2012. La réfection des escaliers du couloir sous-voie de la gare de Braine-le-Comte s'est achevée fin février 2009.

01.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : Il devrait y avoir plus de dialogue entre les sociétés issues de l'ancienne SNCB. Je peux donc acter que la salle des pas perdus sera rouverte jusqu'à l'arrivée des Portakabin.

01.04 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : Ce que nous pouvons acter, c'est que je partage votre avis à ce sujet et que je compte le transmettre à ceux qui sont en mesure de décider.

L'incident est clos.

01.05 **Le président** : La question n° 14798 de Mme Musin est transformée en question écrite.

02 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la persistance de la sous-capacité et la vétusté du train CR3756 de 6 h 39 au départ de Braine-le-Comte" (n° 14973)**

02.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : Il y a six mois, lorsque je vous interrogeais à propos de la surpopulation du train CR3756 de 6 h 39, vous m'annonciez que quatre voitures étaient prévues à cet effet. La situation semble s'être encore détériorée. Les quatre voitures sont souvent pleines à ras bord. Depuis la semaine dernière, le train est composé de deux très vieilles voitures et de deux voitures fort délabrées qui roulaient il y a trente ans sur la ligne de l'aéroport de Zaventem.

La SNCB a expliqué à une cliente que cette situation était due à l'usure des trains et au peu de voitures de réserve disponibles. Or, 420 M6 (voitures à deux niveaux) ont été livrées en avril 2009, libérant un nombre notable de voitures plus anciennes. La situation en qualité et quantité de voitures à disposition devrait théoriquement s'en trouver très fortement améliorée.

Quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre pour offrir aux navetteurs des conditions de voyage plus agréables ?

02.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en français*) : La mise hors service de ces rames Sabena est prévue dans deux ans. Ce matériel est aujourd'hui toujours nécessaire.

La ministre précédente a augmenté le rythme d'investissement dans du matériel neuf et dans la rénovation de matériel plus ancien, mais ces investissements ne pourront porter pleinement leurs fruits que dans quelques années.

À partir d'aujourd'hui, quatre trains de la relation Binche-Bruxelles-Ottignies-Louvain-la-Neuve sont équipés de huit voitures à double étage M6. Au début de l'année prochaine, la SNCB équipera certains trains supplémentaires de cette relation avec des voitures M6.

02.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR) : Du matériel vétuste et insuffisant n'incite pas les usagers à préférer le train à la voiture.

L'incident est clos.

03 **Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le service de renseignements" (n° 15085)**

03.01 **Roel Deseyn** (CD&V) : Le 23 juin, Belgacom a fait savoir que les tarifs de son concurrent dans le segment des services de renseignements, EDA, allaient augmenter. Certes, EDA fournit des renseignements à un tarif de base moins cher que le 1307 de Belgacom mais les clients paient plus cher pour les services d'EDA parce que Belgacom leur facture des frais de connexion.

Pourquoi Belgacom assume-t-elle la communication avec la presse de son concurrent EDA ? À combien s'est élevé le coût net du numéro 1307 chez Belgacom entre 2004 et 2007 ? Un service de renseignements peut-il être rentable, auquel cas le Fonds pour le service universel ne devrait plus intervenir ? Belgacom fixe-t-elle librement le contenu et les tarifs de ce service ? Le ministre n'estime-t-il pas nécessaire de rechercher des solutions valables et aisément accessibles pouvant se substituer aux annuaires téléphoniques ?

03.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Les abonnés de Belgacom peuvent effectivement opter pour le service de renseignements d'EDA. Quand EDA a décidé d'augmenter ses tarifs de gros, Belgacom a dû en avertir ses clients. C'est la loi.

Au cours des cinq dernières années, le 1307 de Belgacom a été rentable, de sorte que Belgacom ne perçoit plus d'indemnisation du fonds concerné. Pour son service de renseignements, elle doit satisfaire à des conditions légales, à savoir que le service doit être abordable et qu'il doit aussi être offert pendant la nuit.

Toutefois, ce service n'est pas rentable la nuit et là, le fonds intervient encore.

Les supports papier s'inscrivent dans le cadre des services universels. Les citoyens peuvent faire savoir qu'ils ne souhaitent pas recevoir d'annuaires téléphoniques. Ceux-ci sont si peu utilisés que nous devrions nous pencher à nouveau sur la question de savoir s'il est bien opportun de continuer à en publier.

03.03 Roel Deseyn (CD&V) : Belgacom amène délibérément le prix de son concurrent au-dessus du montant de base de son propre service. Si d'autres opérateurs fournissent des informations exactes, il serait néfaste que le détenteur historique du monopole puisse miner ces initiatives par le biais des frais de connexion.

L'incident est clos.

Le **président** : Mme Galant n'est pas présente pour poser sa question n° 15099.

04 Questions et interpellations jointes de

- **M. Patrick De Groote** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les grèves à La Poste" (n° 15109)
- **M. Bruno Stevenheydens** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets pilotes relatifs aux facteurs de quartier, les grèves et la concertation avec le ministre" (n° 15239)
- **M. Bruno Stevenheydens** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les projets pilotes relatifs aux facteurs de quartier, les grèves et la concertation avec le ministre" (n° 364)
- **Mme Ine Somers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le report des projets pilotes relatifs aux livreurs de courrier" (n° 15492)
- **M. David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les facteurs de quartier et le level playing field" (n° 15557)
- **M. Georges Gilkinet** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'implémentation du statut de facteur de quartier au sein de La Poste" (n° 369)
- **M. David Lavaux** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les négociations sociales concernant le statut des facteurs de quartier" (n° 15697)

04.01 Patrick De Groote (N-VA) : La Poste veut remplacer les facteurs qui partent à la retraite par des facteurs de quartier. Dans combien de bureaux de poste un projet pilote a-t-il été lancé ? Quel est le résultat de la rencontre du 30 septembre entre le ministre et les syndicats ? Quand les textes de loi précisant les règles d'un marché postal libéralisé seront-ils déposés au Parlement ? Existe-t-il encore une marge de négociation ?

04.02 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : La suspension des projets pilotes relatifs aux facteurs de quartier n'a pas suffi à apaiser les esprits parmi le personnel de La Poste. Des emplois de qualité doivent céder la place à des emplois moins valorisants et, à terme, le statut actuel du facteur risque d'être totalement précarisé.

Ces projets sont bien sûr remis à plus tard. Il existe actuellement douze mille facteurs environ. La Poste a l'intention d'engager huit mille facteurs de quartier à temps partiel et de laisser partir naturellement un grand nombre de facteurs ordinaires. Cette stratégie est contradictoire, alors que La Poste affirme que les facteurs devront assumer des tâches réalisées par le passé par des bureaux de poste fermés. Les facteurs de quartier ne pourront en tout cas pas assumer ces missions.

La Poste prévoit-elle encore des projets pilotes ? Comment le ministre réagit-il à la déclaration de l'administrateur délégué qui affirme que La Poste risque de ne pas pouvoir faire face à la concurrence si le marché est libéralisé ?

04.03 Ine Somers (Open Vld) : Les projets pilotes relatifs aux facteurs de quartier sont reportés sous la pression du personnel. Ces facteurs de quartier ne bénéficieraient pas d'un statut social à part entière et l'objectif ne serait pas de générer un revenu décent. C'est la raison pour laquelle il est étrange que le patron de La Poste annonce que ce seront surtout les facteurs de plus de 57 ans qui seront invités à passer sous ce statut. Est-il exact que c'est l'objectif de La Poste et quelles seront les conséquences pour les facteurs âgés ? Quand les projets pilotes seront-ils relancés ?

04.04 David Geerts (sp.a) : La responsabilité du gouvernement dans le malaise social actuel est lourde car le terrain d'action n'est pas suffisamment délimité. Cette incertitude entrave le bon fonctionnement de La Poste, dont l'État belge est pourtant l'actionnaire principal. En l'absence de cadre législatif précis, des initiatives telles que le projet pilote relatif aux facteurs de quartier suscitent des interrogations.

Qu'en est-il de l'élaboration du concept des facteurs de quartier ? Est-il vrai que leur salaire horaire net ne serait que de 7,33 euro ? Le gouvernement entend-il élargir ce concept aux facteurs âgés, en leur assurant toutefois le maintien de leurs droits ?

04.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : J'ai regretté que la déclaration gouvernementale ne comporte aucune ligne concernant La Poste ! Selon moi, il faut une juste redistribution des bonis de La Poste, des mesures pour éviter le dumping social et un cadre pour protéger le marché postal.

J'insisterai donc sur la nécessité d'un moratoire concernant les expériences pilotes de mise en fonction de facteurs de quartier, la prise en compte des travailleurs en place, notamment les plus âgés, et la possibilité que vous avez d'annuler une décision prise par le conseil d'administration de La Poste. Êtes-vous conscient de cette possibilité ? Avez-vous déjà exprimé à la direction de La Poste votre souhait d'une solution négociée ?

04.06 David Lavaux (cdH) : Confirmez-vous l'information selon laquelle trois cents personnes seraient déjà sans travail à La Poste ? La crainte des postiers concernant la distribution des journaux et la mission de service public de La Poste est-elle fondée ?

04.07 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Je vous ferai part de l'état du dossier à ce jour !

La Poste a décidé de suspendre la mise en place des projets pilotes. À la suite de cette décision, les esprits ont été apaisés.

(*En néerlandais*) On repart d'une discussion sereine avec les partenaires sociaux, dans un climat tout à fait propice au dialogue social.

(*En français*) Les dernières réunions avec les organisations syndicales ont permis de renouer le dialogue, mais un calendrier définitif n'a pas été fixé. Le conseil d'administration ne s'est pas réuni récemment.

(*En néerlandais*) J'ai également abordé cet aspect avec les syndicats de La Poste. Je crois qu'ils estiment eux aussi que certaines évaluations de la direction sont réalistes et qu'ils comprennent parfaitement comment La Poste s'efforce d'assainir graduellement sa situation financière. Ce qu'ils veulent surtout, c'est contrôler les modalités des mutations à venir et, bien évidemment, ils souhaitent que les intérêts des collaborateurs actuels et futurs ne soient pas lésés. Mais ils ne brandissent pas de slogans réducteurs et ne caricaturent pas les décisions prises par la direction. Ils font preuve de sens des responsabilités.

Je considère qu'il est essentiel d'être capable d'adopter des positions aussi nuancées dans le débat politique que dans le dialogue social, lequel est encore en cours à l'heure où nous parlons.

(*En français*) Je suis parfaitement conscient de tous les instruments mis à ma disposition, mais ma volonté politique est d'investir dans le dialogue social avant d'opter pour des instruments plus coercitifs !

(*En néerlandais*) Dans le cadre de la CCT, nous avons conclu suffisamment d'accords pour faire en sorte que les facteurs âgés de 57 ans et davantage puissent s'insérer sur une base volontaire et avec maintien de

leurs droits dans le concept des facteurs de quartier.

Dans les textes de loi ayant trait à la libéralisation de La Poste, le gouvernement n'adopte pas de positions contradictoires. Les principes de base sont demeurés inchangés.

Il est évident qu'il importe de baliser clairement notre périmètre d'action tel qu'il a d'ailleurs été convenu avec l'Union européenne mais ce n'est pas pour cette raison que des problèmes se posent avec les facteurs de quartier.

Depuis fin 2008, le gouvernement a réussi à réaliser un équilibre entre un positionnement ultralibéral selon lequel il convient de laisser jouer pleinement la concurrence et une position plutôt défensive impliquant la préservation des frontières intérieures. En adoptant cette position équilibrée, le gouvernement respecte les directives européennes sans négliger pour autant l'intérêt des opérateurs belges.

En tout état de cause, il y aura sur le marché de nouveaux acteurs qui auront recours à des formules qui ne sont actuellement pas en usage dans notre pays. La direction de La Poste a le droit de se préparer à cet environnement concurrentiel mais elle doit bien entendu le faire en concertation avec les syndicats. Je souhaite également souligner que le métier de facteur subsistera mais sera essentiellement axé sur des services plus complexes dans le futur.

(En français) Monsieur Lavaux, La Poste connaît de profondes restructurations en vue de l'ouverture du marché postal, nous pouvons donc comprendre que son personnel s'interroge.

Néanmoins, l'engagement de La Poste à ne procéder à aucun licenciement sec a encore été inscrit dans la dernière convention collective de travail. Certains collaborateurs seront appelés à changer de fonction ou de lieu de travail mais le département des ressources humaines s'emploie activement à accompagner les collaborateurs concernés.

La distribution matinale des journaux fait partie de l'actuel contrat de gestion qui court jusqu'en fin 2010. Dans le cadre de la négociation du prochain contrat de gestion, je plaiderai pour un maintien de cette mission qui correspond au souhait tant des éditeurs de journaux que de leurs clients.

04.08 Patrick De Groote (N-VA) : Je salue la volonté du ministre d'investir dans le dialogue social et de rechercher un équilibre dans le respect de la directive européenne. Force est de constater que le nombre d'envois postaux diminue chaque année de 4 à 5 % et qu'une restructuration est donc inévitable. Cette mesure vise dès lors à compenser les départs.

Tout a commencé par une grève sauvage organisée sans le soutien des syndicats. Il faut dès lors se réjouir de ce que les syndicats souhaitent à présent négocier.

À Bertem, on ne trouve apparemment pas de personnel pour desservir la région de Louvain. Peut-être un projet pilote peut-il être lancé dans cette région.

04.09 Bruno Stevenhuydens (Vlaams Belang) : Les actions des dernières semaines montrent que la problématique est importante. Je sais que même les membres du personnel qui n'ont pas fait grève se font du souci.

Les facteurs ordinaires devront offrir un service de meilleure qualité, alors que les facteurs de quartier devront fournir la même qualité que les facteurs d'antan mais pour un salaire inférieur. Ils devront par exemple également aider les personnes qui ne peuvent se rendre au bureau de poste.

Les projets pilotes sont reportés mais qu'en adviendra-t-il ? Les négociations seront-elles poursuivies jusqu'à ce qu'un accord intervienne et ne décidera-t-on qu'à cet instant si les projets pilotes sont maintenus ?

04.10 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Je tiens à souligner une fois de plus que la fonction de facteur sera maintenue sous toutes ses facettes. À l'heure actuelle, le travail comporte un volet physique moins fatigant, le tri des envois postaux, qui disparaîtra en raison de l'automatisation. Mais on n'est tout de même pas en droit d'attendre de nos facteurs qu'ils distribuent du courrier toute la journée. Le travail plus

routinier – la distribution d'envois postaux ordinaires – sera donc effectué par des personnes qui devront évidemment aussi fournir un travail de qualité mais qui sera plus aisément contrôlable. Les facteurs se concentreront sur les services plus complexes, tels que la distribution d'envois recommandés et de colis. Cette dissociation est dictée par l'évolution technologique. Je veux donc absolument éviter de donner à penser que le travail du facteur est vidé de sa substance. Le facteur de quartier ne remplacera pas le facteur ordinaire dont la fonction est maintenue mais qui accomplira d'autres tâches.

04.11 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Nous restons cependant inquiets et c'est pourquoi nous déposons une motion.

04.12 Ine Somers (Open Vld) : Dans l'optique de la poursuite de la libéralisation du marché postal, il me paraît important que les projets pilotes puissent se poursuivre afin que la répartition des tâches soit minutieusement évaluée et reconsidérée si nécessaire.

Aucune pression ne peut être exercée sur les anciens facteurs pour qu'ils deviennent livreurs de courrier: cette démarche doit être tout à fait volontaire.

04.13 David Geerts (sp.a) : Les syndicats adoptent une attitude adulte: ils savent que les volumes diminuent et que l'évolution technologique est constante. Néanmoins, un *level playing field* social doit être garanti. Nous persistons à considérer que des contrats journaliers de trois heures à 7,33 euros nets l'heure, dans le cadre desquels neuf cents boîtes aux lettres doivent être desservies en trois heures, sont inacceptables.

Dans les pays voisins, nous constatons qu'une libéralisation aveugle entraîne des pertes importantes chez les opérateurs traditionnels. Nous devons éviter cette situation chez nous.

04.14 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je regrette que les expériences étrangères, hollandaise et britannique, ainsi que les dégâts qu'elles ont causés pour les emplois peu qualifiés, n'aient pas été davantage prises en compte.

Il est bien que les expériences pilotes aient été suspendues, mais les conditions du marché ne sont pas encore équilibrées.

J'ai constaté que le degré d'inquiétude est élevé au sein des organisations syndicales.

L'article 35 de la loi précise que vous êtes le ministre de tutelle, et la direction de La Poste doit savoir que le politique attend des réponses acceptables économiquement et socialement. Or, au-delà des mots, je n'en vois pas. C'est pourquoi je dépose une motion de recommandation.

04.15 David Lavaux (cdH) : Je constate avec plaisir que vous privilégiez le dialogue social, qu'il n'y aura pas de licenciements, et que la distribution par La Poste des journaux avant sept heures trente du matin sera maintenue. C'est une position qui vous est personnelle, mais vous pouvez compter sur le soutien du cdH pour en faire celle du gouvernement.

Motions

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

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Bruno Stevenheydens et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Bruno Stevenheydens et Georges Gilkinet

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

demande au gouvernement

de prendre les initiatives nécessaires et de préserver le statut social des facteurs en évitant la précarisation de leur statut actuel.”

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers et

MM. Ronny Balcaen et Georges Gilkinet et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Bruno Stevenheydens et Georges Gilkinet

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

demande au gouvernement

- 1. de réaffirmer son soutien à La Poste en tant que prestataire de service universel et d'assurer des garanties de service aux utilisateurs de La Poste et d'emploi aux travailleurs de La Poste;
- 2. de s'engager à utiliser la possibilité prévue au dernier alinéa de l'article 35 de la loi sur les entreprises publiques pour annuler une décision qui serait prise par le conseil d'administration contre l'avis des représentants des travailleurs concernant les facteurs de quartier;
- 3. de mettre en œuvre toute mesure permettant d'éviter un dumping social en matière postale, qu'il s'agisse de la mise en place d'une commission paritaire du secteur postal ou de toute mesure équivalente;
- 4. de revoir ses options relatives à la libéralisation du secteur postal dans le sens d'une meilleure protection de l'opérateur postal public.“

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

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

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les festivités pour les 175 ans du chemin de fer en 2010" (n° 15110)**

- **M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la commémoration du 175^e anniversaire des chemins de fer en Belgique" (n° 15358)**

05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Dans le cadre de la célébration des 175 ans de l'histoire ferroviaire belge, la SNCB aurait notamment l'intention de monter six cents mètres de voies ferrées devant le Palais royal et d'y exposer des trains historiques et modernes.

Quelles sont les festivités prévues dans le cadre de cet anniversaire ? Où l'organisation en est-elle ? Quel en sera le coût ?

Qu'en est-il du projet de créer un musée des chemins de fer à Bruxelles ? Un budget est-il prévu ? La localisation est-elle décidée ?

05.02 David Lavaux (cdH) : La SNCB aurait prévu, dans le cadre des 175 ans du chemin de fer, une exposition temporaire sur la place des Palais, qui engendrerait un coût important. Le service de communication de la SNCB a démenti.

Confirmez-vous l'existence de ce projet ? Un ordre du jour des festivités est-il disponible ? Quel en sera le budget ?

05.03 Steven Vanackere, ministre (en français) : Le 175^e anniversaire du chemin de fer sera marqué par un parcours commémoratif de Bruxelles à Malines, dont le budget n'est pas encore connu.

Le projet d'exposition de la place des Palais a été abandonné en raison de son coût et de sa complexité. D'autres activités sont à l'examen, mais aucune décision n'a encore été prise.

Un budget de 10 millions d'euros a été fixé pour la création d'un musée du chemin de fer dans les locaux de la gare de Schaerbeek. Une collaboration est prévue avec la gare d'Ostende et des associations touristiques comme le chemin de fer des trois vallées.

05.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Y a-t-il toujours une hésitation entre Schaerbeek et Ostende ?

05.05 Steven Vanackere, ministre : (*en français*) Un budget est prévu, et c'est toujours de Schaerbeek qu'il est question.

05.06 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je suis soulagée que l'idée d'un chemin de fer place des Palais ait été abandonnée.

Nous tenons à promouvoir le chemin de fer, mais une commémoration ne peut pas avoir un coût extrêmement élevé et doit valoriser les structures existantes.

05.07 David Lavaux (cdH) : Je me réjouis de la décentralisation des festivités dans tout le pays. La collaboration des communes, avec l'appui de la SNCB, est à prévoir.

Le **président**: La question n° 15123 de M. Van den Eynde sera posée en fin de séance ou reportée.
La question n° 15147 de M. Brotcorne est transformée en question écrite

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. David Lavaux** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le budget d'investissement du groupe SNCB" (n° 15191)

- **M. Dirk Vijnck** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le budget d'investissement de la SNCB" (n° 15209)

- **M. Ronny Balcaen** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les économies dans le budget d'investissement du groupe SNCB" (n° 15272)

- **M. Patrick De Groote** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les économies budgétaires dans les investissements du groupe SNCB" (n° 15274)

- **Mme Ine Somers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la contribution de la SNCB au budget" (n° 15491)

06.01 David Lavaux (cdH) : Confirmez-vous l'information selon laquelle le budget d'investissement d'Infrabel serait réduit de 200 millions pour 2009 et celui de la SNCB, de 146 millions ? Y a-t-il eu concertation avec le holding ? Quelles seront les conséquences sur les projets en cours ?

06.02 Dirk Vijnck (LDD) : Il semblerait que 346 millions d'euros seront économisés cette année sur le budget d'investissement de la SNCB-Holding. Ce chiffre est-il exact ? Quelle en est l'incidence sur les investissements prévus et sur l'endettement de la SNCB ?

06.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) : Le budget d'investissement de la SNCB serait raboté de 146 millions et celui d'Infrabel, de 200 millions, montants apportés via un financement alternatif.

Quel sera l'impact sur les programmes en cours et sur l'endettement de la SNCB ? Quel sera le financement alternatif ?

06.04 Patrick De Groote (N-VA) : D'après le quotidien *De Tijd*, une économie de 346 millions d'euros sera réalisée sur le budget d'investissement de la SNCB. Les investissements prévus seront-ils retardés ou la SNCB devra-t-elle les financer elle-même ? Ce déficit sera-t-il compensé par un financement de remplacement ?

06.05 Ine Somers (Open Vld) : Comment compensera-t-on cette perte de moyens financiers ? Des accords ont-ils été conclus à propos de la gestion de la dette et la SNCB devra-t-elle aussi fournir des efforts l'an prochain ?

06.06 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : L'article du *Tijd* a mis les auteurs de questions sur une fausse piste. Cette décision remonte à 2008 déjà et a bien été adoptée par le Parlement en janvier 2009 en tant que partie de la loi-programme.

La réduction unique du budget d'investissement d'Infrabel à concurrence de 200 millions d'euros concerne le budget 2009 et n'aura pas de conséquences sur les investissements en cours ni sur les projets à l'étude. Infrabel a inscrit dans son budget d'investissement pour 2009 un montant de 200 millions de ses réserves issues de résultats reportés.

(En français) Il a été décidé de réduire de 146 millions d'euros la dotation d'investissements allouée à la SNCB pour 2009 et d'augmenter la dotation d'exploitation annuelle de 6 millions d'euros en 2009 et de 10 millions d'euros dès 2010.

Le programme d'investissements du groupe SNCB restera inchangé. Une opération de financement alternatif *forward sale* pour les nouvelles locomotives déjà commandées est à conclure (146 millions d'euros). Les annuités d'amortissement de cette opération sont couvertes par la majoration de la dotation d'exploitation annuelle.

(En néerlandais) Cette autre opération de financement n'entraînera pas d'augmentation pour les voyageurs.

(En français) La SNCB Holding n'a pas été directement impliquée dans cette décision prise par le gouvernement en 2008. Par ailleurs, la dotation de la SNCB Holding n'est pas réduite.

(En néerlandais) Au cours des années écoulées, la dette consolidée du groupe SNCB a diminué. Le financement alternatif d'une valeur de 146 millions correspondant à l'acquisition de matériel et à l'investissement de liquidités chez Infrabel à hauteur de 200 millions aura une influence négative sur l'évolution de la dette consolidée. Lors du récent conclave budgétaire, il a été décidé que l'augmentation prévue des dotations d'investissement pour le groupe SNCB augmentera légèrement moins en 2010 que ne le prévoyait le plan pluriannuel. Il s'agit d'un effort de 15 à 20 millions d'euros. Nous invitons ainsi le groupe SNCB à renforcer son efficacité interne et à mener de bonnes négociations avec les fournisseurs.

06.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) : J'entends bien que certaines de ces mesures ne devraient pas avoir d'impact sur certains investissements. Je constate tout de même qu'il y aura des conséquences négatives sur l'endettement.

06.08 Patrick De Groote (N-VA) : Ce n'est pas toujours le gouvernement qui nous induit en erreur.

06.09 Ine Somers (Open Vld) : Il est logique que la SNCB contribue également aux efforts budgétaires et que les dettes de la SNCB nous préoccupent. Je me réjouis de l'importance accordée à une plus grande efficacité et une meilleure affectation des moyens.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jenne De Potter au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les cinq trajets sur lesquels un *light rail* pourrait être installé" (n° 15195)

07.01 Jenne De Potter (CD&V) : Il est question d'aménager une liaison « *light rail* » sur cinq trajets en Belgique. Ces cinq corridors ont été sélectionnés après une étude de marché réalisée par le Groupe SNCB. Au cours d'une phase ultérieure, il est prévu d'examiner la question de savoir si les lignes concernées doivent être adaptées sur le plan de leurs infrastructures et si les investissements sont justifiés. L'analyse coûts-profits devait être soumise aux pouvoirs publics fin septembre. Quelles sont les conclusions de cette analyse pour ce qui regarde ces lignes ?

07.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : J'ai reçu cette étude du Groupe SNCB la semaine dernière. L'installation d'un « *light rail* » dans notre pays doit être étudiée avec soin. N'ayant pas encore pu lire attentivement cette étude, je serai bref. L'exploitation de ce « *light rail* » devra être basée notamment sur une bonne concertation avec les sociétés de transport régionales, ne serait-ce que pour pouvoir apprécier suffisamment le niveau de complémentarité entre le fédéral et les régions. De prime abord, je ne suis pas convaincu que ce soit déjà tout à fait chose faite aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, je compte bien exiger que l'on

franchisse ces différentes étapes chronologiquement.

Le développement de ces idées doit être guidé par la logique d'intermodalité et de complémentarité entre les différents acteurs de la mobilité. L'étude de faisabilité a été réalisée conformément aux contrats de gestion 2008-2012.

07.03 Jenne De Potter (CD&V) : Il faudra une excellente concertation entre les différentes sociétés de transport. A première vue, le 'light rail' semble une option créative pour attirer davantage d'usagers vers le rail.

L'incident est clos.

08 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la ponctualité du trafic ferroviaire et l'augmentation du nombre de trains supprimés" (n° 15212)

08.01 David Geerts (sp.a) : Les chiffres en matière de ponctualité d'Infrabel ont légèrement diminué pour la période avril-juin 2009 par rapport à la même période de l'année précédente. Le nombre de trains supprimés ou au trajet raccourci a augmenté de plus de 20 %. Comment Infrabel explique-t-elle cette augmentation ? Qui prend la décision finale de supprimer un train ou de limiter son trajet ? Qu'advient-il alors des correspondances qui sont compromises ? Qu'en est-il du recours à des taxis ? Les causes des retards sont-elles déterminées par des experts indépendants ? La SNCB bénéficie-t-elle également de subsides pour les trains supprimés ? Infrabel perçoit-elle des redevances d'infrastructure et d'utilisation pour les trains supprimés ou limités ? Les trains à double étage posent-ils encore des problèmes ?

08.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : L'augmentation du nombre de trains supprimés résulte d'une panne dans la sous-station de traction électrique à Louvain intervenue à la suite d'un coup de foudre le 14 mai dernier et d'un bris de caténaire à la suite d'un vol de câbles sur la ligne 50A entre Denderleeuw et Alost le 17 juin dernier. Il faut également signaler les actions sociales menées par le personnel de train les 25 et 27 mai et 14 juin derniers.

La décision finale de supprimer un train ou de ne pas poursuivre le voyage jusqu'à la destination finale dépend de la situation qui se présente. Lorsqu'un train rencontre des problèmes techniques, le conducteur peut juger que le train n'est plus en état de rouler. Les responsables de la gestion du trafic peuvent, en collaboration avec le dispatching des voyageurs, également décider de supprimer un train afin d'assurer la fluidité de la circulation ferroviaire.

En ce qui concerne la décision d'assurer les correspondances qui risquent d'être compromises en raison de retards ou de suppressions de trains, la décision de faire attendre un train et la durée de l'attente est prise sur la base du nombre de voyageurs et des conséquences pour le trafic ferroviaire. Le personnel de gare doit respecter strictement les temps d'attente prévus. Le régulateur de ligne peut éventuellement accorder un temps d'attente supplémentaire dans des cas exceptionnels. Il évalue en l'occurrence les conséquences sur l'ensemble du trafic ferroviaire.

Il prend une décision en concertation avec l'opérateur de train et le Traffic Control et tient compte des conséquences pour le reste du trafic ferroviaire et de l'intérêt de la majorité des voyageurs.

En ce qui concerne la communication relative à la dernière correspondance et l'utilisation de taxis, j'ai remis une lettre comportant vos observations à la direction de la SNCB.

La cause des retards est en premier lieu déterminée par le Traffic Control. Les incidents majeurs font l'objet d'un rapport, remis à tous les opérateurs de train et aux services concernés du Groupe SNCB. L'attribution définitive a lieu après enquête et avec l'accord des intéressés. Il s'agit donc d'une attribution contradictoire. Les rapports relatifs aux retards à charge de tiers sont contrôlés par la direction générale Transport terrestre.

Les subventions d'exploitation sont subordonnées à une production journalière minimum de

220.000 kilomètres-train par jour ouvrable et de 110.000 kilomètres-train par jour le week-end ou les jours fériés. La production réelle s'élève actuellement à un peu plus de 240.000 kilomètres-train en semaine et à 130.000 kilomètres-train le week-end. Les trains supprimés n'induisent pas une diminution des prestations en dessous des minima fixés et n'influent donc pas sur les subventions.

Si le sillon est limité à l'initiative d'Infrabel, aucun prélèvement n'est imputé pour le nombre de kilomètres-train supprimé. Si l'opérateur de train supprime un train le jour-même, le prélèvement doit toutefois être payé intégralement.

Les voitures M6 présentent parfois des problèmes techniques, tout comme les autres trains. Les incidents liés aux portes font l'objet d'un suivi spécifique et sont en diminution. Il n'est toutefois pas possible d'exclure totalement tout incident. Les problèmes d'accouplement ont été réduits à un minimum grâce à des interventions techniques et à l'expérience accrue des conducteurs.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fin des travaux sur la ligne 165" (n° 15228)**
- **M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la baisse des tarifs pour les abonnements de train des travailleurs frontaliers" (n° 15229)**
- **M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes rencontrés par les voyageurs entre Luxembourg et Arlon" (n° 15502)**
- **M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la nouvelle offre de trains vers le Luxembourg" (n° 15589)**

09.01 André Perpète (PS) : La fin des travaux sur la ligne Bruxelles-Luxembourg approche. De nouvelles propositions pourraient aussi voir le jour, par exemple d'utiliser de façon optimale les plages horaires, les voitures vides et le personnel navigant. Sept trains supplémentaires pourraient ainsi circuler sur la ligne Arlon-Luxembourg.

Confirmez-vous que les travaux sur la ligne 162 touchent à leur fin ? Quelle est la date de fin de chantier prévue ? La SNCB compte-t-elle revoir à la hausse l'offre aux usagers ? Quels sont les changements à l'étude et qui devraient être annoncés mi-décembre ?

Ma question jointe porte sur les baisses de tarif pour les abonnements des travailleurs transfrontaliers. Un accord serait intervenu entre la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois afin de revoir à la baisse le prix des abonnements entre la Belgique et le Grand-duché. Une baisse de 20 % devrait voir le jour pour les travailleurs qui habitent à 30 km maximum de leur gare de destination dans le pays voisin. Cela amènerait une baisse du coût de l'abonnement pour une partie des travailleurs qui se rendent tous les jours au Luxembourg, et permettrait à des lignes, comme la 165, de bénéficier de nouveaux clients qui prendraient ce train en Belgique sans aller jusqu'à une gare luxembourgeoise afin de bénéficier du tarif plus avantageux.

Un nouveau système est-il bien à l'étude afin que les voyageurs transfrontaliers bénéficient de tarifs plus avantageux et en quoi consistera-t-il ? Cette nouvelle tarification touchera-t-elle uniquement les abonnements ? Quand devrait-elle entrer en fonction ? Quelles gares seraient englobées dans cette offre ?

09.02 Josy Arens (cdH) : La fin des travaux annoncée sur la ligne Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg et, donc, la fin des perturbations liées aux chantiers permettront un retour à l'offre complète d'avant 2007. Cette offre pourrait être revue et améliorée à la faveur des indicateurs de la mi-décembre 2009.

Ainsi, des opérateurs SNCB et CFL souhaiteraient rationaliser certaines navettes sur l'axe Arlon-Luxembourg. L'idée serait d'utiliser de manière optimale les plages horaires, les voitures vides et le personnel pour faire rouler jusqu'à sept trains par jour en plus entre Arlon et Luxembourg. Cette offre séduirait plus de travailleurs frontaliers qui auraient davantage de possibilités et de souplesse horaire.

Augmenter l'offre des trains est une bonne initiative, mais il faudrait que cette augmentation ne soit pas limitée aux gares d'Arlon et de Luxembourg, mais puisse aussi profiter à Habay, Marbehan, Libramont, voire Virton.

Il serait également question de revoir l'offre tarifaire sur cet axe. L'idée serait d'accorder une réduction de prix sur les trajets transfrontaliers, à condition de prendre le train dans un rayon de 30 km par rapport à la gare de destination dans le pays voisin. La ligne 165 serait certainement plus empruntée si elle pouvait rivaliser avec les tarifs grand-ducaux.

Qu'en est-il de cette révision de l'offre de trains sur cet axe Arlon-Luxembourg ? Comptez-vous revoir l'offre des trains au départ de Habay, Marbehan et Libramont ?

Comptez-vous également revoir l'offre tarifaire sur cet axe ? La condition des « 30 km » sera-t-elle d'application, et qu'entendez-vous par là ? Cette réduction tarifaire sera-t-elle aussi appliquée aux tickets ponctuels ?

09.03 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Les travaux de modernisation de la ligne 162 sont prévus selon différentes phases et jusqu'en 2016. À partir du 12 décembre, le service à une voie entre Arlon et Luxembourg reprendra. Les travaux de parachèvement se poursuivront la nuit et le week-end jusqu'au premier trimestre 2010.

L'offre de décembre 2009 tiendra compte des nouveaux chantiers entre Marloie et Jemelle et entre Hatrival et Libramont. Le dérangement d'aiguillage qui a eu lieu le 5 octobre 2009 à 17 h 15 à Autelbas était entièrement réglé le jour même à 20 h 05. Le dérangement de la signalisation intervenu le 6 octobre 2009 à 13 h 35 a été réparé le jour même à 20 h 10. Pendant les travaux, le service des trains est adapté aux possibilités réduites d'exploitation.

À partir de décembre 2009, des trains supplémentaires sont prévus dans la région d'Arlon pour revenir à l'offre de décembre 2007 sur la ligne 162 Namur-Arlon-Luxembourg et 165 Arlon-Athus. Sur la ligne 162, l'offre sera même revue à la hausse avec sept trains supplémentaires par rapport à celle de décembre 2007.

Quant à l'offre au départ de Habay, Marbehan et Libramont, le train de pointe de Jemelle à Bruxelles-Midi de 6 h 56 aura de nouveau Luxembourg comme point de départ et le train de pointe dans le sens contraire (départ de Bruxelles-Midi à 15 h 54) aura Luxembourg comme destination.

En ce qui concerne l'offre tarifaire, la SNCB a développé un nouveau modèle pour le calcul des prix internationaux. La part belge du prix pour les déplacements transfrontaliers de courte distance, si la gare belge se situe jusqu'à 30 km de la frontière, diminuera en moyenne de 20 %. De 31 et 69 km de la frontière, la part belge du prix reste stable. Au-delà de 69 km de la frontière, la part belge du prix des billets augmentera de 3,5 % tout comme l'augmentation prévue des coûts.

La nouvelle tarification s'appliquera uniquement aux billets internationaux et notamment transfrontaliers. Ces nouveaux prix seront valables à partir du 13 décembre 2009.

Le prix des cartes de train étant le même que celui des cartes de train du service intérieur, il n'y aura pas d'impact.

Les gares englobées dans cette offre se trouvant à une distance maximale de 30 km de la frontière sont, pour le sud-Luxembourg : Marbehan, Habay, Stokkem, Viville, Arlon, Messancy, Athus, Aubange, Halanzy,

Virton ; pour le nord-Luxembourg : Gouvy, Vielsalm, Trois-Ponts, Coë. .

Les gares englobées dans cette offre et se trouvant à une distance de la frontière entre 31 et 69 km sont, pour le sud-Luxembourg : Florenville, Bertrix, Libramont et Neufchâteau. Et pour le nord-Luxembourg : Aywaille, Rivage, Comblain-la-Tour, Hamoir, Poulseur et Esneux.

09.04 André Perpète (PS) : Ce n'est pas tous les jours qu'on apprend des bonnes nouvelles pour le Sud-Luxembourg en matière de mobilité avec une augmentation de l'offre de trains entre Arlon et Luxembourg et une baisse tarifaire.

09.05 Josy Arens (cdH) : Merci pour ces informations. J'espère que vous nous apprendrez encore des bonnes nouvelles !

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 15245 de M. Olivier Hamal est reportée. La question n° 15275 de M. Jan Jambon est transformée en question écrite.

10 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de l'atelier d'entretien des wagons de la SNCB situé à Cuesmes" (n° 15302)

10.01 Camille Dieu (PS) : La semaine dernière, nous avons beaucoup discuté de l'avenir de B-Cargo et des neuf cents agents appelés à perdre leur emploi. Dans ce cadre, il est question de l'avenir de l'atelier central de Cuesmes.

Le 1^{er} janvier 2010, toute l'activité "wagon" sera redistribuée. Il n'y aura plus aucune autre activité "wagon" dans le Hainaut alors que la région de Mons est déjà fortement touchée par le chômage.

Lors de ma visite de l'atelier du 11 mai dernier, j'ai constaté qu'il était extrêmement performant. J'ai également pu voir l'inquiétude et la détresse des 338 travailleurs de l'atelier, âgés en moyenne de 50 ans.

Actuellement, l'atelier rénove des voitures M5 destinées aux voyageurs et utilise environ 145 agents. Cette activité prendra fin en 2012.

Pouvez-vous me donner des informations sur les projets de la SNCB quant à l'avenir de l'atelier de Cuesmes ?

Concernant l'avenir de B-Cargo, je lis dans votre réponse que seuls les clients en décideront. Faut-il conclure que tout le monde doit s'aligner sur les attentes du marché ? Ce n'est pas ma façon de voir les choses !

10.02 Steven Vanackere, ministre (en français) : Je n'ai aucun élément nouveau par rapport à ce que j'ai dit en commission le 18 mai.

10.03 Camille Dieu (PS) : Le 18 mai ? Interrogé par qui ?

10.04 Steven Vanackere, ministre (en français) : Par vous-même.

10.05 Camille Dieu (PS) : Non, pas sur ce sujet.

Le **président** : Je clos l'incident.

10.06 Camille Dieu (PS) : Non l'incident n'est pas clos ! Je ne me rappelle pas que le ministre m'ait dit quoi que ce soit sur l'avenir de l'activité après 2012.

Le **président** : Je vous propose de reprendre connaissance de la question que vous lui avez posée à cette date et de revenir alors avec une nouvelle question si nécessaire.

10.07 Camille Dieu (PS) : Je voudrais qu'il soit acté que je ne suis pas satisfaite d'une pareille réponse du ministre.

L'incident est clos.

11 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les ascenseurs de la gare de Bruxelles Midi" (n° 15123)

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Quelques interventions mineures - même si elles paraissent difficiles à réaliser - seraient susceptibles d'améliorer notablement le confort des voyageurs. Ainsi, dans la gare de Bruxelles-Midi, les ascenseurs permettant d'atteindre les quais lorsque les escaliers roulants sont en panne sont introuvables. J'ai déjà demandé le 9 juillet s'il n'était pas possible, le cas échéant, de placer des panneaux permettant d'augmenter la visibilité des ascenseurs. Le ministre a répondu à cette occasion que l'amélioration de la signalétique était prévue pour 2010. Doit-on comprendre qu'il s'agit du début ou de la fin de l'année 2010 ?

En cas de panne de l'escalier mécanique, il ne doit pas être tellement compliqué de placer dès à présent des panneaux indicateurs vers les ascenseurs et de les remplacer en 2010 par la signalisation définitive.

11.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Des pictogrammes ont déjà été installés sur les quais. La localisation des ascenseurs figure également sur les plans de la gare dans le passage souterrain central. Mais il faudrait effectivement prévoir aussi des pictogrammes près des escaliers mécaniques. La SNCB a confirmé leur installation en 2010 en même temps que la signalisation générale. Je recommanderai de le faire le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

12 Question de M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de la ligne 163 Libramont-Bastogne-Gouvy,, (n° 15311)

12.01 Josy Arens (cdH) : Depuis 1984, des dizaines de kilomètres de voie ferrée ont été supprimés sur le rail wallon, principalement au sud du sillon Sambre et Meuse. Le deuxième avenant du contrat de gestion de la SNCB prévoit plusieurs mesures favorables à la réouverture de la ligne 163. Or, aucune démarche n'a été entreprise en ce sens.

Les mandataires locaux et l'étude menée en 2004 font apparaître des éléments favorables à cette réouverture.

Envisagez-vous la réouverture de la ligne 163, qui permettrait le développement et la sauvegarde des intérêts économiques de la province de Luxembourg ?

12.02 Steven Vanackere, ministre (en français) : Vous m'aviez posé la même question (n° 12334) lors de la commission de l'Infrastructure du 27 avril 2009. M. Gilkinet m'avait interrogé sur le même sujet ce jour-là. Vous aviez transformé votre question en question écrite n° 563. Dans ma réponse, au début du mois de juin 2009, je me suis référé à celle donnée à M. Gilkinet (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 532, p. 16). Il n'y a pas d'élément nouveau.

12.03 Josy Arens (cdH) : L'élément neuf est que des mandataires locaux se sont prononcés en faveur de la réouverture de cette ligne. J'aurais aimé savoir si vous y étiez sensible.

12.04 Steven Vanackere, ministre (en français) : Je suis sensible à tous les signaux mais, quand il s'agit d'un problème relevant d'une logique d'évaluation économique, il me faut d'autres éléments nouveaux.

12.05 Josy Arens (cdH) : Les éléments neufs sont bien là. Je reviendrai donc sur cette question.

L'incident est clos.

13 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les équipements vestimentaires à La Poste" (n° 15327)

13.01 Patrick De Groote (N-VA) : Quelles sont les dépenses annuelles moyennes de La Poste en matière de fourniture de vêtements pour le personnel ? Quel est le coût moyen de l'équipement de base reçu par un agent ? Que coûtent les pièces supplémentaires ? Comment les fournisseurs de vêtements sont-ils sélectionnés ? Les collaborateurs temporaires et les nouveaux facteurs de quartier reçoivent-ils également un équipement de base ? La Poste aurait-elle avantage à passer à une prime d'habillement forfaitaire ?

13.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : La Poste met des vêtements professionnels à la disposition du personnel des services opérationnels. Il s'agit d'un équipement de base substantiel et de quelques pièces supplémentaires au choix. Il est temps d'adapter cette règle et un groupe de travail a déjà été mis en place pour étudier la question. Je ne dispose pas des données financières demandées par l'auteur de la question. Il est évident qu'il s'agit d'informations du plus grand intérêt pour les concurrents de La Poste et qui occupent par ailleurs une large place dans la concertation sociale en cours. J'espère que l'auteur de la question comprendra qu'il m'est, dans ce contexte, impossible de lui fournir ces données.

Les procédures prévues par la loi sur les marchés publics sont suivies lors du choix des fournisseurs. Dans les cas où cette loi n'est pas d'application un appel d'offre général est organisé conformément aux principes de bonne administration.

Un paquet de base plus limité est également prévu pour les collaborateurs temporaires. Les facteurs de quartier qui pourraient être engagés à l'avenir recevront bien évidemment aussi des vêtements professionnels adaptés.

La masse d'habillement est un élément important des conditions de travail à La Poste. Le régime actuel pourrait le cas échéant être adapté en concertation avec les syndicats mais le recours à un forfait « habillement » - laissant aux travailleurs le soin du choix de leur habillement – n'est pas nécessairement une bonne idée. Il est en effet important pour l'image de la société que le personnel porte une tenue irréprochable.

13.03 Patrick De Groote (N-VA) : J'ignorais que l'on réfléchissait à une révision de la réglementation actuelle et je m'en réjouis. Je peux également comprendre que le ministre préfère ne pas rendre publiques certaines données.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **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° 15342)**
- **M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la task force B-Cargo et le projet d'augmentation de capital" (n° 15355)**
- **M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de B-Cargo" (n° 15359)**
- **Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'apport financier de la SNCB-Holding dans B-Cargo" (n° 15490)**
- **M. Paul Vanhie au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation précaire auprès de B-Cargo" (n° 15701)**
- **M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises**

publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 15714)

- **M. Georges Gilkinet** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'évolution des plans d'avenir de B-Cargo" (n° 15718)

14.01 Patrick De Groote (N-VA) : Les syndicats de B-Cargo - en tout cas celui de la famille socialiste - sont opposés à la filialisation mais celle-ci est manifestement inévitable si B-Cargo veut être en mesure de répondre aux exigences de la Commission européenne. Il n'y a dès lors jamais eu plus de trois scénarios possibles : la filialisation, la vente ou la faillite. Pourquoi un quatrième scénario, à savoir le maintien au sein de la SNCB, a-t-il donc été envisagé ?

Qu'impliquerait une filialisation éventuelle pour les syndicats ferroviaires en termes de pouvoir décisionnel, de représentation et de financement ?

Est-il exact que la SNCB Holding est prête à investir 250 millions d'euros dans B-Cargo ? À quelles conditions la SNCB Holding consentirait-elle cette injection de capital ? En optant pour une task force commune, incluant à la fois une délégation de la SNCB Holding et de la SNCB société de transport, le projet de filialisation est-il définitivement abandonné ? Où en est la concertation avec les partenaires sociaux ?

14.02 David Geerts (sp.a) : Quelle est la composition de la task force ? Comment les autorités publiques y sont-elles associées et dans quelle mesure peuvent-elles contrôler les choix qui ont été opérés ? Dans quelle mesure le gouvernement se concerte-t-il à cet égard ? Quand la task force devra-t-elle présenter un plan ? Qu'advient-il des anciens plans de sauvetage ?

La SNCB-Holding a déjà effectué une injection de capital de 595 millions d'euros en 2005. La SNCB attend apparemment encore une injection supplémentaire de 644 millions d'euros. Quelle est la position du ministre à ce sujet ? Sur quelles bases juridiques l'argent est-il réclamé ?

Une nouvelle augmentation de capital est-elle envisagée ? Élaborera-t-on ensuite un plan qui passera le cap de la Commission européenne ? Quel sera le montant d'une éventuelle augmentation de capital ? Qui percevra ce montant ? Sera-t-il versé à une filiale distincte ? Dans quelle mesure les autorités publiques pourront-elles contrôler l'affectation de ce montant ?

14.03 David Lavaux (cdH) : Le 2 octobre dernier, la SNCB Holding et la SNCB ont annoncé la création prochaine d'une "task force" chargée d'évaluer le plan de restructuration actuellement envisagé par les conseils d'administration de la SNCB et de la SNCB Holding. Ce même jour, le conseil d'administration de la SNCB s'est réuni pour évoquer les solutions de restructuration possibles de l'entreprise déficitaire.

Au cours de cette réunion, un scénario de restructuration a-t-il été arrêté ? Quel est celui qui est actuellement privilégié ? Quand sera constituée la "task force" ? Sera-t-elle seulement chargée de concrétiser le plan de sauvetage ou devra-t-elle également évaluer sa pertinence ? Sera-t-il fait appel à des consultants extérieurs ? Les syndicats seront-ils conviés aux réunions de cette "task force" ? Quel agenda cette dernière devra-t-elle respecter ?

14.04 Ine Somers (Open Vld) : La SNCB-Holding a annoncé qu'elle était disposée à soutenir financièrement B-Cargo, notamment à condition que cette dernière devienne une filiale de la SNCB. Infrabel serait également prête à fournir un effort financier en abaissant les tarifs pour le transport diffus. Le risque d'échec resterait cependant très réel. Le ministre peut-il détailler l'engagement de la SNCB-Holding et les conséquences d'une éventuelle filialisation ? Quels aspects du plan industriel la Holding voudrait-elle modifier ? Où en est la concertation sociale ? Dans quel délai prévoit-on un accord à ce sujet ?

14.05 Paul Vanhie (LDD) : La SNCB-Holding a décidé début octobre d'investir dans B-Cargo. La piste d'une filialisation n'est plus évoquée. B-Cargo accumule les pertes et voit échouer toutes les tentatives de réforme. De plus, le doute plane sur les chances de réussite du plan industriel élaboré au mois d'août.

Une étude demandée en mars 2008 révèle que la politique du personnel et les structures internes du Groupe SNCB doivent être revues. La structure tripartite de la SNCB n'est pas conforme aux critères européens. Le

monde politique ne prend aucune décision. Il faut soit réduire les effectifs, soit tenter de vendre B-Cargo.

Pourquoi le ministre refuse-t-il de mettre le rapport d'étude à la disposition du Parlement ? Quelle est sa vision à propos de la structure tripartite de la SNCB ? B-Cargo doit être entièrement autosuffisant dès 2010. Comment selon le ministre atteindre cet objectif ? Peut-il commenter les plans de la SNCB destinés à aider B-Cargo ? A la fin du mois de septembre devant cette commission, le ministre a déclaré que B-Cargo avait encore un avenir. Dispose-t-il d'un plan de secours en cas d'échec de la concertation entre la direction de la SNCB, la SNCB-Holding et les organisations syndicales ?

14.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : Où en est le plan de réorganisation de B-Cargo, qui doit à présent être mis en œuvre de toute urgence ?

14.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Face aux déficits importants qui frappent B-Cargo, une réaction vigoureuse est nécessaire, dans l'intérêt tant de l'emploi que de l'environnement. Que vous ayez interpellé la SNCB à la suite de la dernière commission de l'Infrastructure est un signal positif, mais qui doit se concrétiser.

Quelles sont les pistes privilégiées pour le futur plan industriel de B-Cargo ? Y aura-t-il recapitalisation ? Sous quelle forme ? À quelle hauteur ? Dans quels délais ? Quels seront les arguments à l'égard de la Commission européenne ? À défaut de recapitalisation, avez-vous un plan de rechange ? Quelles sont les initiatives de la SNCB pour relancer le transport de marchandises par train ? Quelles sont les garanties du maintien de l'unicité de statut des travailleurs de B-Cargo ?

14.08 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Il y a une certaine urgence, en effet. Depuis la dernière fois que nous en avons débattu, certaines choses ont évolué. Je pense que la subsistance de B-Cargo ne dépend pas seulement du marché, mais également des efforts des différentes parties prenantes, comme la direction, le personnel, les syndicats et le monde politique.

En ce qui concerne la filialisation, nous devons être lucides et tenir compte de la réalité européenne. Les lignes directrices européennes pour le rail n'excluent pas totalement un soutien public, mais reposent en revanche sur le principe « *one time, last time* ». Toute mesure prise par les pouvoirs publics pour assurer la subsistance de B-Cargo et susceptible d'être interprétée comme une aide d'État par l'Europe se traduira par une filialisation. Si les pouvoirs publics souhaitent contribuer à la réalisation d'une capitalisation, ils doivent pouvoir résister à l'examen européen.

Il est totalement inexact de prétendre que l'idée de filialisation a été abandonnée.

Un plus large consensus a émergé au sein du groupe SNCB depuis notre dernier débat sur ce dossier. Le fait que la SNCB s'est déclarée prête à apporter son soutien financier à B-Cargo constitue un énorme progrès.

Une task force commune rassemblant deux représentants de la Holding et trois de la SNCB a été mise en place début octobre et se réunit plusieurs fois par semaine.

(*En français*) Cette task-force poursuivra une démarche en cours depuis plusieurs mois. Sa mission est de définir un plan industriel visant à garantir une viabilité à long terme et prenant en compte, du point de vue organisationnel, les aspects juridique et financier ainsi que l'impact sur l'emploi. Il devra être conforme aux lignes directrices européennes.

L'importance et la nature d'une éventuelle intervention ainsi que la forme juridique du futur B-Cargo dépendront de la structure organisationnelle finalement retenue.

(En néerlandais) Il faut que la task force puisse travailler sereinement et elle rencontrera les partenaires sociaux chaque semaine. Je ne suis pas habilité à m'immiscer dans les travaux de la direction ou des organisations syndicales qui doivent me soumettre un plan concret. Mon rôle consiste à présenter ledit plan à la Commission européenne. Le dossier doit être bouclé pour la fin de l'année pour l'Europe et le temps presse par conséquent. Le gouvernement n'est pas impliqué dans les travaux de la task force, mais je suis toutefois informé de l'avancement du dossier et je prodigue à la fois encouragements et conseils. A l'issue de chaque réunion du comité d'audit et du Conseil d'administration, les commissaires du gouvernement me font rapport.

510 millions d'euros d'augmentations de capital ont été réalisées par la SNCB-Holding entre 2005 et 2007. Revenir sur le passé de B-Cargo ne fait pas avancer le débat. Il me semble nettement plus pertinent que la SNCB est à présent disposée à procéder à une nouvelle capitalisation.

Il est capital de régler le problème B-Cargo et je ne m'étendrai dès lors pas sur l'origine de l'argent.

L'étude Berger n'a jamais été introduite au titre de document parlementaire car sa portée est trop restreinte et ne peut en aucun cas être assimilée à une véritable 'radioscopie' du Groupe SNCB. Je n'ai pas souvenir que M. Vanhie m'ait demandé de lui communiquer l'étude et ne peux dès lors pas avoir rejeté cette demande. Je lui fournirai une copie de l'étude.

(En français) Lorsqu'en 2004, la SNCB a opté pour une organisation reprenant trois composantes, il s'agissait de maintenir plusieurs principes, tels que l'unicité de l'entreprise, l'unicité dans le dialogue social, l'unicité dans le statut des employés, une forme d'intégration au niveau opérationnel et une attention particulière pour le service public avec les moyens financiers nécessaires. Il fallait également tenir compte de certains critères européens relatifs au maintien de fonctions distinctes de l'autre activité, ainsi que de la problématique de la dette.

(En néerlandais) La structure tripartite peut être améliorée grâce à une meilleure délimitation des missions et des responsabilités. Je n'ai pas l'intention de modifier la structure mais bien d'éliminer les zones d'ombre.

Je viens de recevoir l'avis de la Commission européenne et j'aviserais dans les prochains jours de la position à adopter en concertation avec le secrétaire d'État à la Mobilité et la Direction générale Transport terrestre.

Toutes les parties travaillent dans la perspective de la date butoir. Si nous voulons faire appel à l'Union européenne pour les lignes directrices, il faudra travailler à un rythme soutenu. Il reste beaucoup à faire mais les esprits convergent déjà davantage qu'il y a un mois.

14.09 Patrick De Groote (N-VA) : Pourquoi le CEO met-il tellement de temps à communiquer les lignes directrices européennes et à les intégrer à son plan industriel pour que les syndicats l'approuvent ensuite?

En réalité, la filialisation n'est possible que si la faillite et la vente sont exclues. Pourquoi cela n'est-il pas dit clairement ?

14.10 David Geerts (sp.a) : La task force tente toujours d'élaborer un plan industriel pour le redémarrage des activités. Au vu du passé, ces efforts me semblent vains. Ne devons-nous pas d'abord nous demander si les activités industrielles ont une quelconque chance d'atteindre un jour l'équilibre ?

14.11 David Lavaux (cdH) : Nous sommes heureux de voir qu'un consensus se dessine et nous espérons aboutir à une conclusion à laquelle seront associés les partenaires sociaux. Nous souhaitons un consensus sur l'ensemble du dossier à B-Cargo.

14.12 Ine Somers (Open Vld) : Il faut discuter avec l'ensemble des partenaires de l'avenir de B-Cargo à long terme. J'espère que cette situation ne donnera pas lieu à de petits jeux.

14.13 Paul Vanhie (LDD) : Lorsqu'une société privée est déficitaire, elle ne dispose que de deux possibilités : réaliser des économies ou se déclarer en faillite. Cela s'applique également à B-Cargo et le monde politique doit donc prendre ses responsabilités. Je ne plaide pas pour un bain de sang social, mais

il convient de trouver une solution raisonnable pour que l'entreprise puisse être rentable. Je souhaiterais effectivement consulter le rapport Berger.

14.14 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il est important que la majorité insiste également sur l'importance du rôle de B-Cargo dans le cadre de notre politique de mobilité. Ce rôle est toutefois plus large que celui d'un acteur 'ordinaire' sur le marché. Si B-Cargo devait par exemple disparaître du port d'Anvers, même la liaison d'Oosterweel ne suffirait pas à faire contrepoids. Il est rassurant qu'on s'attelle à un nouveau plan industriel, dont j'espère voir les résultats à court terme.

14.15 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir pris vos distances par rapport à certaines déclarations sur le rôle du marché.

Ce type d'activités, à fort impact écologique, ne doit pas être régi par les mêmes règles que tout autre marché. Une mutation est à réaliser. Il faut sauvegarder les activités cargo de la SNCB.

Le fait que le dialogue soit entretenu chaque semaine avec les représentants des travailleurs est une bonne chose, pour profiter de leur expertise et entendre leurs propositions.

Il faut accepter l'idée d'un financement public pour ce type d'activité dont les enjeux touchent à l'emploi, l'économie et l'environnement.

14.16 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Le concept de filialisation tarde à se concrétiser car il est en 'ligne de collision' avec la volonté de maintien du statut unique. Il existe effectivement des cas où l'Europe a toléré certaines situations sans qu'il ait fallu aller jusqu'à la filialisation. Certains en ont conçu l'espoir d'une possible restructuration dans le cadre du Groupe SNCB. Je dois cependant indiquer que dès que l'Europe qualifie une intervention d'aide d'État, la discussion est close.

B-Cargo n'est pas une entreprise comme les autres. Elle remplit une mission sociale et écologique afin de faire progresser la mobilité sous nos latitudes et d'éviter que nos routes soient envahies par les poids lourds. Le simple rendement n'est dès lors pas l'unique élément à prendre en compte pour déterminer la viabilité de l'entreprise.

L'incident est clos.

15 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la situation de la gare de Thuin" (n° 15364)

15.01 David Lavaux (cdH) : Le 28 octobre 2005, la SNCB Holding et la ville de Thuin ont signé une convention de mise en place d'un Espace multiservices, suite à la fermeture des guichets de la gare de Thuin. La ville de Thuin s'engageait notamment à maintenir une salle d'attente chauffée et ouverte de six heures à midi. Quatre ans plus tard, on attend toujours dehors et cette gare demeure le chancre décrit en 2006 par le comité des usagers.

Les travaux en gare de Thuin consistent-ils en la réfection de la marquise ou sont-ils plus importants ? Si la SNCB effectue sa part des travaux, la rénovation de la gare qui incombe à la ville va-t-elle aussi commencer ?

Les travaux à effectuer par la ville devaient être soumis à l'accord préalable de la SNCB Holding. L'ont-ils été et, si oui, une salle d'attente chauffée figure-t-elle bien sur les plans ?

En 2005, la SNCB Holding s'était engagée à la prise en charge de la marquise pour 70 000 euros. Quel est aujourd'hui le montant estimé de ces travaux ?

15.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Les travaux prévus en gare de Thuin consistent en la réhabilitation de la gare par la ville et la restauration de la marquise. Le 16 février 2009, la SNCB Holding a marqué son accord sur un cahier spécial des charges.

L'adjudication de ces travaux en lots 1 et 2 est planifiée pour le second semestre 2009. Les travaux débuteront en 2010, après approbation du marché par la SNCB Holding. Une salle d'attente chauffée figure bien sur les plans.

Le montant estimé pour les travaux de la marquise est de 71.000 euros. Les autres travaux sont subsidiés par la ville et la Région wallonne pour 591.000 euros, TVA comprise.

15.03 David Lavaux (cdH) : Je me réjouis de savoir qu'en 2010, les usagers de la gare de Thuin pourront enfin disposer d'une salle d'attente et seront protégés de la pluie.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 15387 de M. Thiébaud est supprimée.

16 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la panne ADSL chez Belgacom" (n° 15413)

16.01 David Lavaux (cdH) : Les mardis 29 septembre et 6 octobre, des centaines de milliers d'abonnés à l'ADSL Belgacom ont été empêchés de se connecter pendant plusieurs heures à Internet.

Les conséquences ont été très importantes, notamment pour les PME et les commerces, les systèmes de paiement par carte bancaire étant désactivés, ce qui a ralenti la consommation. Belgacom a présenté ses excuses pour le « contretemps occasionné », mais a écarté l'éventualité d'un dédommagement. Par ailleurs, Belgacom ne connaissait pas encore, à l'heure d'écrire ces lignes, les causes réelles des pannes.

Belgacom pourrait s'honorer d'un geste commercial à l'égard de sa clientèle lésée, comme par exemple une réduction sur la prochaine facture. Allez-vous encourager Belgacom en ce sens ?

16.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Belgacom est consciente de l'impact de cette panne sur ses clients. À l'occasion de celle-ci – la plus importante panne depuis le lancement d'internet à large bande il y a dix ans – elle a rétabli en priorité les services aux professionnels, dans les trois heures de la détection de l'incident. Pour les autres clients, le rétablissement s'est fait dans les 6 à 7 heures après l'incident.

Belgacom ne prévoit pas d'indemnisation des clients sur base contractuelle. Pour une panne d'une telle envergure, elle rétablit les lignes dans un délai relativement court et a pris les mesures raisonnablement nécessaires pour éviter que cela ne se reproduise.

Les conditions générales ne prévoient pas pour l'ADSL une garantie de service ; les responsabilités sont reconnues seulement en cas de dol ou de faute grave, ce qui n'est pas le cas ici.

16.03 David Lavaux (cdH) : J'avais espéré un geste commercial de la part de Belgacom.

L'incident est clos.

16.04 Le président : La question n° 15447 de M. Bultinck est reportée.

Président: M. Jef Van den Bergh.

17 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'instauration d'une cellule centrale accessibilité et l'ouverture d'un numéro vert" (n° 15455)

17.01 David Geerts (sp.a) : Les personnes à mobilité réduite souhaitent un interlocuteur central aux chemins de fer, accessible par l'intermédiaire d'un numéro gratuit.

Lors des négociations concernant le prochain contrat de gestion – ou avant déjà – le ministre pourrait-il demander à la SNCB Holding de mettre en place une cellule centrale ?

17.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Les services aux personnes à mobilité réduite relèvent des compétences de la SNCB. Elle a opté pour la canalisation de l'ensemble des demandes de réservation et d'assistance aux personnes à mobilité réduite vers un numéro central et unique du centre d'appel. Ce centre d'appel est également chargé de fournir à l'ensemble des voyageurs, des renseignements sur les horaires, prix et produits. La SNCB a recruté du personnel supplémentaire pour réduire au maximum les délais d'attente.

Pour les questions et plaintes relatives aux différents aspects des services, les personnes à mobilité réduite peuvent s'adresser à une adresse unique, à savoir celle du service clientèle de la SNCB dont le centre d'appel fait partie. Un point de contact central existe dès lors bel et bien pour les personnes à mobilité réduite.

Le 21 novembre 2008, la cellule stratégique de mon prédécesseur a organisé une concertation avec le Conseil supérieur national des Personnes handicapées. A l'époque, la mise en service d'un numéro d'appel spécifique et gratuit n'a pas été jugée prioritaire.

L'introduction d'un numéro gratuit coûterait beaucoup d'argent. Le coût d'un appel local vers un numéro 02 est limité.

17.03 David Geerts (sp.a) : Qui doit-on appeler quand on veut faire des suggestions au niveau de l'infrastructure ? C'est la raison pour laquelle je propose le Holding.

17.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : De telles suggestions peuvent être adressées au Conseil national supérieur pour les personnes handicapées. Le *callcenter* est équipé pour les questions qui concernent les clients.

L'incident est clos.

18 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les infiltrations d'eau en gare de Bruxelles-Schuman" (n° 15459)

18.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Les nombreux navetteurs qui descendent journallement en gare de Bruxelles-Schuman ont été confrontés à une situation quasi apocalyptique d'inondation ce 8 octobre.

Avez-vous un état de la situation ?

Quelles mesures d'urgence ont-elles été prises ?

Quel est le diagnostic de ce phénomène récurrent d'infiltrations ?

Quel est le calendrier des travaux à Bruxelles-Schuman et les mesures prévues pour informer les voyageurs ?

18.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Après l'orage violent du 7 octobre, on a constaté que l'eau accumulée dans les puits de fondations des travaux en surface avait atteint le passage inférieur à travers le plafond, les quais et les escaliers. Le 8 octobre à 6 h 20, l'inondation a été constatée. Il a été fait appel à un entrepreneur qui a résorbé la nappe d'eau à l'aide d'une pompe. Un chemin a été aménagé pour les voyageurs à l'aide de larges poutres de bois. Vers 10 heures, tout était nettoyé. L'eau infiltrée à travers le

plafond au-dessus des quais n'a joué qu'un rôle mineur dans l'inondation.

Le problème structurel d'usure de la chape sera solutionné de façon temporaire en suspendant au plafond des bacs collecteurs à partir desquels l'eau sera dirigée vers le système d'évacuation existant.

Dans une phase ultérieure, la chape sera remplacée par l'entreprise actuellement présente dans la gare. L'aménagement des bacs collecteurs aura lieu après la réparation de certaines structures en béton du plafond.

18.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Qu'en est-il de l'information aux voyageurs ?

L'incident est clos.

19 Questions et interpellations jointes de

- **M. Jan Peeters** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incessantes pannes de trains sur les lignes ferroviaires en Campine et la mobilisation de la police locale en raison de la multiplication des incidents dans les gares de Campine" (n° 15472)

- **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° 15522)

- **M. Jan Mortelmans** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les incessants problèmes de circulation des trains en Campine" (n° 15548)

- **M. Bert Schoofs** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'inclusion du désenclavement ferroviaire du Limbourg dans les plans de la SNCB à partir de 2012" (n° 370)

- **M. Peter Luykx** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'optimisation du désenclavement ferroviaire du nord du Limbourg et de la Campine à partir de 2012 dans les plans à long terme de la SNCB" (n° 372)

- **M. David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes persistants sur le rail en Campine" (n° 15689)

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les liaisons ferroviaires avec la Campine continuent à nous préoccuper, tant il est vrai que des interventions structurelles ainsi qu'une optimisation de la communication et de la qualité y sont nécessaires. Or nous n'observons pas réellement d'amélioration.

Les voyageurs se plaignent dès lors amèrement de la situation, à telle enseigne que la police locale a dû semble-t-il intervenir pour rétablir le calme. La communication de la SNCB est une nouvelle fois apparue comme insuffisante.

Envisage-t-on de garantir un minimum de qualité et un niveau de service correct durant la saison hivernale ? Les mesures préconisées permettront-elles de résoudre les problèmes quotidiens sur les lignes de Campine ou pensez-vous devoir prendre d'autres initiatives ?

19.02 Bert Schoofs (Vlaams Belang) : Le Limbourg a toujours été traité en parent pauvre dans le cadre du développement du réseau ferroviaire. Il est toutefois situé au centre d'une région à forte densité de population et disposant d'un fort pouvoir d'achat. Pourquoi les Limbourgeois sont-ils dès lors toujours dépendants de Liège ? Les lignes ferroviaires supprimées pourraient être réactivées. Le ministre envisage-t-il de prendre encore d'autres mesures pour mieux désenclaver le Limbourg ?

19.03 Peter Luykx (N-VA) : Le réseau ferroviaire du Limbourg reste la zone d'ombre sur la carte de la SNCB. Une meilleure offre ferroviaire dans le nord du Limbourg serait liée à l'électrification du trajet Herentals-Mol-Hamont et à l'aménagement d'une voie supplémentaire entre Mol et Neerpelt. La région est densément peuplée, souhaite attirer des investisseurs et est dépendante des services publics et de l'industrie de grandes villes Bruxelles et Anvers. Un désenclavement décent est donc absolument indispensable. Un réseau de transport de voyageurs Limbourg-Campine fluide pourrait également inciter les Néerlandais à

prendre une décision dans le cadre du dossier du Rhin de fer. Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour inscrire le développement de l'infrastructure ferroviaire de la région Limbourg-Campine dans la planification à terme de la SNCB ?

19.04 David Geerts (sp.a) : La semaine dernière, il a même fallu mobiliser la police pour rétablir le calme lorsque le service de la SNCB a pour l'énième fois posé problème au nord du pays. Quelles mesures a-t-on prises entre-temps pour améliorer la communication ? Qu'en est-il des compensations ? Les effectifs à la gare d'Herentals suffisent-ils pour faire face au mécontentement des voyageurs ? Qu'en est-il du recours supplémentaire à des motrices diesel ?

19.05 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : D'après la SNCB, il n'est pas possible d'utiliser des locomotives diesel avec les voitures M6. Des motrices diesel pourraient être louées à l'étranger mais le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer doit d'abord donner son autorisation et cette procédure peut prendre neuf mois.

À la suite du rétablissement des capacités d'exploitation de la gare d'Herentals, des motrices supplémentaires seront mises à disposition à partir de décembre 2009. Des motrices provenant d'autres régions seront également transférées vers la Campine.

Je suis absolument convaincu du fait que le groupe SNCB doit améliorer sa communication vis-à-vis des voyageurs en ce qui concerne le trafic ferroviaire. J'ai abordé ce problème à plusieurs reprises auprès de la SNCB et d'Infrabel au cours des dernières semaines. Les deux entreprises reconnaissent qu'elles n'ont pas été en mesure de fournir une information correcte lors des problèmes survenus à Herentals.

Une première mesure positive est la constitution d'une équipe de crise au sein d'Infrabel pour améliorer la communication en cas d'incidents. Cette équipe, mobilisable en permanence, se rendra sur place le plus rapidement possible pour assister le personnel de gare et améliorer la communication.

Les problèmes de communication à Herentals ont clairement été sous-estimés. La police n'était évidemment pas présente dans le but de communiquer des informations. Le sous-chef de la gare de Herentals a cependant estimé que la présence de la police était nécessaire pour que les indispensables travaux de sécurité puissent être réalisés sans encombre.

La SNCB avait prévu l'intervention d'un agent de quai supplémentaire mais celui-ci n'a pas pu assurer son service à cause d'un accident du travail. Il a ensuite été décidé d'avoir recours à un sous-chef de gare supplémentaire lors des heures de pointe, qui en cas d'incident, pourrait intervenir pour améliorer la communication. La présence d'une équipe de crise devrait permettre d'éviter ce genre de situations regrettables à l'avenir.

En ce qui concerne le régime des compensations, la force majeure n'a été invoquée que les 4 et 5 août. Ma cellule stratégique a constaté dans l'intervalle que le service clientèle de la SNCB avait dans un certain nombre de cas refusé à tort la compensation. Ces erreurs seront rectifiées.

Pour le surplus, je renvoie à mes réponses d'il y a quinze jours. Infrabel étudie les différentes possibilités. Une proposition sera soumise dans quelques semaines au comité de direction.

19.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : La création d'une équipe de crise sur la communication est un élément positif, pas uniquement pour Herentals, mais pour l'ensemble du réseau ferroviaire.

Devoir patienter neuf mois pour obtenir l'homologation de motrices diesel ou l'autorisation du SSICF sont des faits qui ne doivent pas nous décourager.

Le ministre ne doit pas oublier qu'il y a également encore pas mal de pain sur la planche en matière d'entretien du matériel ferroviaire.

19.07 Bert Schoofs (Vlaams Belang) : La réponse du ministre à propos du Limbourg a été particulièrement décevante. Les Limbourgeois ne sont ni envieux, ni jaloux. Je me demande simplement si les millions

dépensés pour la rénovation des gares ne devraient pas plutôt être investis dans l'amélioration des liaisons ferroviaires. La gare de Liège a beau être un hommage aux navetteurs, les Limbourgeois ont quelques difficultés à la rejoindre.

Je m'abstiendrai d'évoquer la longue liste des autres doléances, parce que je ne veux pas en faire un lamento. Le ministre ne peut rien promettre, mais je lui promets quant à moi de revenir sur ce dossier

19.09 Peter Luykx (N-VA) : J'espère que l'importance accordée au désenclavement du nord du Limbourg n'est pas proportionnelle à la longueur de votre réponse.

Vos suggestions en matière de gestion des crises me paraissent judicieuses.

J'aurais voulu que le ministre m'expose une vision à long terme. J'ose également espérer que la réaction d'Infrabel dépassera le niveau d'un simple inventaire des possibilités et que les budgets sont connus. Je suivrai ce dossier de près.

19.09 David Geerts (sp.a) : La mise en place d'une cellule de crise constitue une bonne nouvelle pour l'ensemble du pays.

Je présume que les voyageurs lésés pourront introduire une nouvelle demande de compensation.

Est-il acquis que du matériel diesel sera envoyé en renfort depuis d'autres régions ?

19.10 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Ces mesures sont déjà planifiées et l'on peut partir du principe que cette capacité sera réellement mise en œuvre.

La concision de ma réponse relative à la mise à double voie et à l'électrification s'explique par la nécessité d'une étude approfondie de ces options. Il serait prématuré de prendre une décision en la matière à l'heure actuelle. J'ai déjà affirmé précédemment que ces deux opérations étaient susceptibles d'induire des modifications structurelles. Infrabel est occupé à étudier la question.

Lorsque cette étude sera disponible dans quelques semaines, des conclusions pourront être tirées, mais pas avant. Aussi est-il étonnant que ma réponse soit qualifiée de décevante.

Motions

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

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Bert Schoofs et Peter Luykx et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Bert Schoofs et Peter Luykx

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

demande au gouvernement fédéral d'orienter, au cours de la présente législature, les projets de la SNCB de manière à ce que le réseau ferroviaire de la province de Limbourg soit correctement développé et désenclavé dans le cadre de la planification pluriannuelle après 2012 et de considérer le développement et le désenclavement du nord du Limbourg comme une des priorités absolues.”

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

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

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises

publiques et des Réformes institutionnelles sur "la cotation en bourse de La Poste" (n° 15501)

- Mme Linda Musin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'éventuelle entrée en bourse de La Poste" (n° 15564)

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'éventuelle entrée en bourse de La Poste" (n° 15579)

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la potentielle entrée en bourse de La Poste" (n° 15715)

20.01 David Lavaux (cdH) : La Poste prépare-t-elle son entrée en bourse ? Des discussions entre actionnaires ont-elles eu lieu ? Le point est-il à l'ordre du jour de la prochaine assemblée générale ? L'État y est-il favorable ?

20.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : En tant qu'actionnaire majoritaire, l'État doit veiller, en cas d'entrée en bourse de la Poste, à l'intérêt de l'entreprise et des travailleurs.

Confirmez-vous cette hypothèse ? Qu'en pense le gouvernement ? Quelles balises a-t-on imaginées ? D'autres formules ne peuvent-elles être imaginées, comme une remontée en capital de l'État ?

Confirmez-vous qu'une partie de la rémunération des cadres de La Poste se fait par stock-options ? Quel est le nombre de stock-options accordées, à qui et pour quel montant ?

20.03 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Les rumeurs concernant une entrée en bourse de La Poste relèvent de la spéculation ; CVC, l'actionnaire privé, n'a pris aucune décision à cet égard. Le gouvernement a obtenu une prolongation du *lock up* initial (délai au terme duquel l'actionnaire peut revendre ses actions) de CVC: du 1^{er} janvier 2009 au 1^{er} janvier 2010 pour la moitié et du 1^{er} janvier 2011 au 30 juin 2012 pour le tout.

L'accord de 2006, époque où ni vous ni nous n'étions aux affaires, entre les actionnaires prévoyait déjà la possibilité d'une entrée en bourse. La Poste est de toute façon suffisamment capitalisée.

La rémunération par stock-options a été approuvée en 2006. Elle a été ouverte au management (quatre-vingts dirigeants dont l'administrateur délégué et les membres du comité de direction) pour 2006, 2007 et 2008. Il y avait 4 445 options à la fin 2008 (pour un nombre total d'actions de 409 838), lesquelles ne concernent que l'actionnariat privé, l'État restant de toute façon majoritaire. Les rapports d'activité pour ces années peuvent être consultés sur le site de l'entreprise.

Je resterai attentif aux services liés au public ainsi qu'à l'entreprise et à ses travailleurs, quel que soit le scénario.

20.04 David Lavaux (cdH) : Je remercie le ministre pour cette réponse rassurante.

20.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je suis moins vite rassuré que M. Lavaux. Je ne comprends toujours pas pourquoi on a revendu pour si peu la moitié d'un tel patrimoine à un actionnaire privé et à quatre-vingts membres du management.

De plus, la répartition est injuste, car les travailleurs, qui sont soumis à la pression, sont exclus du système. Je resterai attentif à la suite des événements.

20.06 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Je rappelle que 5 % du profit du résultat positif vont aux employés, et que le management n'en profite pas.

20.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je ne vais pas pleurer sur le sort du management ! Ces 5 % sont les cacahuètes que l'on a jetées aux travailleurs lors de la concertation sociale.

J'attends autre chose d'une entreprise publique, et je ne puis que redire mon étonnement et mon désaccord.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- **M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de l'atelier de Stockem" (n° 15503)**
- **M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'atelier de Stockem" (n° 15587)**

21.01 André Perpète (PS) : L'atelier SNCB de Stockem, qui emploie 160 personnes, est menacé de fermeture suite aux difficultés rencontrées par B-Cargo. Les employés ont manifesté peu avant les vacances parlementaires pour exprimer leur inquiétude.

En juin, vous affirmiez que rien n'était encore décidé quant au futur de cet atelier et que des études étaient en cours.

Où en est ce dossier ? Des garanties peuvent-elles être données quant à l'avenir de cet atelier ? Si ce n'est pas le cas, peut-on garantir que la SNCB ne procédera pas à des licenciements secs et que des reclassements dans la région seront proposés aux travailleurs ?

21.02 Josy Arens (cdH) : En juin, vous nous aviez dit que l'entretien d'une première tranche de 95 automotrices Desiro serait affecté à l'atelier de Charleroi et que pour les deux autres tranches, aucune décision n'était encore prise. Quels sont actuellement les scénarios à l'étude ?

Une décision a-t-elle été prise pour l'affectation des deux autres tranches des automotrices Desiro ?

Les travailleurs doivent-ils craindre des licenciements ?

21.03 Steven Vanackere, ministre (en français) : Environ quatre mois après mes réponses, il n'y a aucun nouvel élément. Il serait en effet très étonnant d'avoir des réponses plus concrètes que celles communiquées au mois de juin, alors que le plan industriel pour B-Cargo n'est pas encore finalisé. Si vous me reposez prochainement la question, je serais obligé de vous répondre la même chose.

21.04 André Perpète (PS) : Nous souhaitons que vous soyez attentif, avec l'ensemble du gouvernement et du management de la SNCB, à cet atelier important pour le Sud-Luxembourg.

21.05 Josy Arens (cdH) : Si aucune décision n'a encore été prise, nous avons toujours l'espoir de voir arriver à Stockem une tranche d'entretiens de locomotives Desiro. Nous comptons sur vous, Monsieur le ministre !

L'incident est clos.

22 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le recours à la sous-traitance pour l'entretien des trains" (n° 15504)

22.01 David Geerts (sp.a) : La SNCB a de nouveau conclu un contrat pour la maintenance des trains à concurrence de 6 millions d'euros, pour une période de deux ans. Dans le même temps, on étudie la possibilité d'assurer la reconversion d'environ neuf cents personnes de B-Cargo. Pourquoi ne transfère-t-on pas des membres du personnel statutaires à la maintenance ? Est-il logique de continuer à conclure des contrats externes pour la maintenance des trains ? Se base-t-on en la matière sur un plan global des besoins ? Combien d'équivalents temps plein sont nécessaires à cet effet ? Quel est le taux d'occupation actuel ?

22.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Avant de faire appel à des renforts extérieurs, il faut évidemment que les collaborateurs statutaires ayant trop peu, voire pas de travail, soient mobilisés en priorité à d'autres postes du Groupe SNCB. Néanmoins, tous les membres du personnel ne peuvent pas simplement être affectés à d'autres activités. Pour chacun d'entre eux, il faut vérifier si le grade et le profil correspondent aux besoins du moment.

La SNCB ne conclut des contrats extérieurs que pour le nettoyage de trains dans des circonstances particulières, en l'occurrence lorsqu'une grande flexibilité est requise, comme par exemple pour le nettoyage

dans des faisceaux de voies éloignés, dans des faisceaux ne nécessitant pas une activité à plein temps ou pour l'élimination de graffiti.

Le besoin total pour le nettoyage des trains s'élève à 920 années/homme. Environ 320 années/homme, dont 115 pour les trains à grande vitesse sont externalisées et près de 600 années/homme sont effectuées par le personnel de la SNCB.

22.03 David Geerts (sp.a) : Il faut d'abord veiller à ce que le personnel statutaire ait un emploi convenable.

L'incident est clos.

23 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nombre de travailleurs au sein de La Poste" (n° 15510)

23.01 André Perpète (PS) : A la lecture de votre réponse à ma question écrite, j'ai constaté la disparition de quelque 2000 emplois en un an (de juin 2008 à juin 2009), dont une trentaine en province de Luxembourg. Seuls les emplois intérimaires ont augmenté au cours de cette même période.

Comment expliquer ces chiffres ? Y a-t-il eu des licenciements purs et simples ? Quels types d'emplois ont-ils été les plus touchés ? Des projections quant à la réduction du personnel existent-elles pour l'année 2010 ? Pour les années 2008 et 2009, combien de personnes venant d'agences d'intérim ont-elles travaillé à La Poste ?

23.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La Poste ne procède pas à des licenciements secs. Les chiffres que vous citez concernent des départs naturels.

La Poste me communique que les fonctions les plus touchées sont celles présentes en plus grand nombre dans l'entreprise (personnel de nettoyage, trieurs, facteurs, employés mail et guichetiers en service général).

L'emploi intérimaire a diminué pendant les neuf premiers mois de 2009 par rapport aux neuf premiers mois de 2008. Il est cependant exact que le nombre d'intérimaires était plus élevé au mois de juin 2009 qu'au même mois de l'année précédente.

La Poste ne dispose pas d'outils permettant de prévoir de manière détaillée les diminutions éventuelles du niveau de l'emploi. Ces diminutions dépendent des départs naturels et de la mise en place de projets d'automatisation et de réorganisation.

Je remets au président un tableau reprenant le nombre d'équivalents temps-plein en termes d'intérimaires pour les années 2008 et 2009.

L'incident est clos.

24 Questions jointes de

- **Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet d'intégration par Belgacom de ses filiales et ses conséquences pour l'emploi" (n° 15565)**

- **Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le malaise social chez Belgacom" (n° 15650)**

24.01 Camille Dieu (PS) : J'avais déposé cette question par écrit le 14 août, et l'ai redéposée sous forme de question orale. Entre-temps, la réponse écrite à ma question m'est parvenue. Néanmoins, comment le dossier évolue-t-il depuis un mois que les pourparlers sont en cours ?

24.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Les obligations légales dans la concertation sociale en cas d'intégration sont reprises dans la CCT n°9, qui prévoit que le conseil d'entreprise doit être informé et consulté afin de mieux vérifier les conséquences sur l'emploi d'une intégration souhaitée.

Entre le 31 juillet et la fin de la procédure d'information et de consultation, cinq conseils d'entreprise extraordinaires se sont tenus dans les différentes filiales. Le dialogue social a été réalisé et divers accords ont été préparés.

Les travailleurs concernés seront transférés le 4 janvier 2010 à Belgacom SA, où ils jouiront avec effet immédiat de la sécurité d'emploi garantie en vertu de la convention 2009-2010 de Belgacom. Cette garantie est fournie jusqu'au 31 décembre 2010 ; aucun licenciement sec n'est donc à craindre.

Les garanties portant sur les futures conditions de travail et de salaire sont soumises à un cadre légal. Les conditions de travail actuelles restent inchangées, sauf si Belgacom négocie de nouvelles conventions collectives.

La participation de Belgacom à un comité paritaire du secteur privé impliquerait que d'autres dossiers soient éclaircis, comme celui du comité paritaire prévu par la loi du 21 mars 1991. Nous ne devons pas exclure cette question, mais elle n'est pas à l'ordre du jour.

L'incident est clos.

25 Question de M. Ben Weyts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le cahier des charges unilingue d'Infrabel" (n° 15552)

25.01 Ben Weyts (N-VA) : Lors de la mise en place du Réseau Express Régional (RER) à Bruxelles, plusieurs passages à niveau seront remplacés par des tunnels. Une enquête publique organisée par la Région de Bruxelles-Capitale s'est déroulée jusqu'à fin septembre dans les communes de Ganshoren, Jette et Berchem Saint-Agathe mais les cahiers des charges et les devis n'étaient manifestement disponibles qu'en français.

Le ministre confirme-t-il cette information ? N'est-elle pas en contradiction avec la législation linguistique ? L'enquête publique reste-t-elle valable ? L'ensemble de la procédure n'est-elle dès lors ébranlée ?

25.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Il n'existe pas encore de cahier des charges mais il existe néanmoins une demande de permis d'urbanisme. Infrabel a demandé un permis à la Région bruxelloise pour la suppression de six passages à niveau. Le fait que cette question ait été posée en français n'est pas en contradiction avec la législation linguistique.

Un certificat d'urbanisme ne peut d'ailleurs pas être demandé dans les deux langues.

La Région de Bruxelles-Capitale a ensuite décidé d'organiser une enquête publique et elle a constitué un dossier à cet effet. Il appartient à la Région de veiller à ce que la législation linguistique soit respectée en l'occurrence.

Infrabel rédigera les cahiers des charges nécessaires après avoir obtenu le certificat d'urbanisme. Infrabel confirme que tous ces cahiers des charges seront rédigés dans les deux langues.

25.03 Ben Weyts (N-VA) : La Région de Bruxelles-Capitale a donc organisé une enquête publique sur la base d'un document qui n'était disponible qu'en une seule langue. Le ministre laisse entendre qu'Infrabel n'est pas responsable mais elle subira les conséquences d'une éventuelle nullité de la procédure.

L'incident est clos.

26 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "certains renseignements contenus dans le POSTE Magazine du mois d'octobre 2009" (n° 15604)

26.01 Camille Dieu (PS) : Je retire la question n° 15604.

L'incident est clos.

27 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les cartes d'abonnement SNCB" (n° 15605)

27.01 Camille Dieu (PS) : Lorsqu'un usager s'abonne à la SNCB, celle-ci lui délivre une carte de train composée de deux volets : un volet supérieur fixe et plastifié reprenant le numéro de la carte-mère, la classe et les zones de départ et d'arrivée, et un second volet reprenant le numéro de la carte-mère, la date de validité de l'abonnement, la classe, le prix de l'abonnement et la date d'émission.

Or, si l'on change de gare de départ ou d'arrivée, on doit faire une nouvelle demande et recevoir une nouvelle carte complète auprès de la SNCB, ce qui entraîne un coût de 5 euros. En outre, il faut une nouvelle photo d'identité.

Combien de cartes sont-elles renouvelées chaque année par la SNCB ? Combien de navetteurs ont-ils modifié leur carte d'abonnement ces trois dernières années ? Quelle est éventuellement la marge bénéficiaire de la SNCB par carte d'abonnement renouvelée ?

27.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Il y a eu 420.000 cartes SNCB créées en 2008. Pour les modifications des cartes d'abonnement, le nombre de cartes domicile-travail est de 125.000 par an et domicile-école de 140.000 par an.

Le prix forfaitaire, qui s'élève actuellement à 4,8 euros TVAC, couvre la manutention et le matériel utilisé lors de la confection de la carte-mère. La SNCB n'a jamais considéré cette redevance comme un poste bénéficiaire.

À terme, la carte à puce multimodale évitera tout passage au guichet pour le renouvellement de la carte-mère.

27.03 Camille Dieu (PS) : Dans quel délai cette carte à puce pourra-t-elle être mise en service ?

27.04 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Il y a déjà des projets, notamment avec Bruxelles, mais je ne puis vous donner d'estimation quant aux délais. Si l'on considère la situation il y a six mois, il y a progrès. Mais il serait intéressant de refaire le bilan et de vous donner une idée de la vitesse avec laquelle la carte à puce pourra être mise en service.

27.05 Camille Dieu (PS) : En tout état de cause, vous estimez qu'il n'y a pas de raison de modifier le système.

Je n'ai jamais posé de question au sujet de l'atelier de Cuesmes. C'est Mme Boulet qui vous avait interrogé.

27.06 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Je n'ai aucun élément nouveau à apporter à cette question depuis la dernière fois.

27.07 Camille Dieu (PS) : On revient à la charge parce qu'il y a une inquiétude réelle des travailleurs !

L'incident est clos.

28 Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la campagne de promotion de Railtime" (n° 15665)

- M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la campagne Railtime" (n° 15709)

28.01 Dirk Vijnck (LDD) : RailTime est la dénomination d'un ensemble de canaux informatiques destinés à informer les voyageurs en temps réel sur les horaires de départ et d'arrivée des trains. Il est constitué d'un site Internet, de pages de télétexte, des panneaux d'information, d'affiches reprenant les horaires et de messages diffusés dans la gare.

En septembre, les chemins de fer ont lancé une campagne de promotion de RailTime. Quel en est le coût ? Cet argent n'aurait-il pas été plus utilement utilisé pour attirer de nouveaux clients ? Quels sont les objectifs de la campagne et des contrôles sont-ils prévus pour vérifier s'ils sont atteints ?

28.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : L'information des voyageurs est une tâche incombant à Infrabel. Infrabel développe différents canaux pour informer les clients en temps réel. Le site internet RailTime s'adresse à la fois aux 400.000 usagers quotidiens des chemins de fer, aux 2,6 millions de clients occasionnels ainsi qu'à l'ensemble des clients potentiels. Ce type d'information contribue en effet à rendre les chemins de fer plus séduisants. RailTime veut informer ses clients à tout moment et où qu'ils se trouvent sur les horaires de départ et d'arrivée, les numéros de quai de départ des trains et d'éventuels retards et perturbations. Le site Internet est en effet également accessible par gsm et smartphone. Infrabel a lancé cette campagne d'information nationale pour promouvoir ce moyen d'information.

Les coûts s'élèvent à 240.000 euros pour des spots publicitaires sur les huit stations de télévision nationales, 220.000 euros pour des publicités dans 16 quotidiens, 50.000 euros pour des affiches dans le métro bruxellois, 20.000 euros pour des bandeaux publicitaires sur 12 sites internet et 70.000 euros pour des annonces dans 5 périodiques. La faiblesse du marché publicitaire a permis de réaliser l'ensemble de la campagne pour un montant total de 600.000 euros. La décision a été prise par le comité de direction d'Infrabel et il sera certainement procédé à une évaluation à l'issue de la campagne.

L'incident est clos.

29 Questions jointes de

- **M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes rencontrés sur la ligne 12 Essen-Anvers" (n° 15686)**

- **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 sur la ligne 12" (n° 15713)**

29.01 David Geerts (sp.a) : Le 12 octobre 2009, sur la ligne 12, les trains IC Essen-Anvers-Charleroi et P Essen-Schaerbeek ont été annulés. Le train international Amsterdam-Bruxelles aurait dû s'arrêter, mais il semble que les portes soient restées fermées. Les problèmes sur la ligne 12 ne datent pas d'hier et de nombreuses questions ont déjà été posées à ce sujet dans cette commission. Quand une solution satisfaisante sera-t-elle enfin trouvée ?

Des trains de voyageurs supplémentaires pourront-ils circuler sur la ligne 12 lorsque la ligne 11, le chaînon manquant du transport de marchandises au nord d'Anvers, aura été achevée ?

Il semble que le week-end, un seul train circule toutes les deux heures. Quand les travaux seront-ils terminés et quand, d'ès lors, la ponctualité sera-t-elle meilleure ?

Les retards seraient également dus au fait que le personnel ne maîtrise pas encore complètement les nouvelles locomotives TRAXX. Combien de temps cette période de rodage va-t-elle encore durer ?

29.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les problèmes sur la ligne 12 ne sont pas nouveaux. La ponctualité sur cette ligne est désastreuse, particulièrement aux heures de pointe.

Selon la SNCB, plusieurs raisons peuvent expliquer ces problèmes mais le manque de régularité du train international Bruxelles-Amsterdam, qui doit bénéficier de la priorité, semble malgré tout constituer une cause importante. Il faudra attendre de voir si la mise en service des locomotives TRAXX améliorera la situation. Espérons que la mise en service de la ligne à haute vitesse Amsterdam-Bruxelles permettra de désengorger la ligne 12.

L'horaire du week-end appliqué depuis septembre constitue un autre problème. En raison des travaux sur la

ligne 12, il ne circule qu'un seul omnibus toutes les deux heures. La communication concernant l'horaire était tardive et insuffisante. Le site internet de la SNCB n'a été adapté qu'au début des travaux et les chemins de fer néerlandais n'ont eu connaissance du nouvel horaire qu'après en avoir été informés par une association de voyageurs.

C'est tout de même curieux pour un train L au départ de Roosendaal. Résultat : les personnes qui voyagent sur l'une des lignes les plus fréquentées du pays sont confrontées à de sérieux problèmes de ponctualité. De plus, en cas de changement de voie soudain, des problèmes peuvent surgir à la gare de Berchem, étant donné qu'elle n'est dotée que d'une seule entrée et d'une seule sortie.

Ces problèmes sont-ils de nature structurelle ? La responsabilité en incombe-t-elle à la SNCB ou à Infrabel ? Des solutions sont-elles envisagées ? La SNCB améliorera-t-elle sa communication en cas de modification des horaires ? Pendant combien de temps l'horaire réduit du week-end sera-t-il encore maintenu ? Va-t-on faire quelque chose pour résoudre les problèmes qui se posent à la gare de Berchem ?

29.03 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Les événements du 12 octobre sont le résultat de la conjonction de deux pannes mécaniques et d'une erreur de communication. Le dispatching des voyageurs avait demandé aux chemins de fer néerlandais (NS) de prévoir un arrêt supplémentaire à Essen, mais le personnel NS n'avait apparemment pas été mis au courant. Le train s'est arrêté parce que le feu était rouge, mais le personnel de bord n'a pas ouvert les portes, et le train est ensuite reparti.

Nous essayons de trouver un moyen d'éviter cela à l'avenir.

En outre, des problèmes plus structurels se posent également sur la ligne 12, à commencer par le manque de ponctualité du train Amsterdam-Bruxelles et des trains Thalys qui a pour conséquence que le service ferroviaire sur la ligne 12 doit être aménagé constamment en temps réel. Mais ces difficultés ont d'autres causes : le fait que les trains L et les trains IC en direction de Roosendaal se succèdent rapidement, le grand nombre de passages à niveau et le trafic mixte voyageurs-marchandises.

À compter du 13 décembre, les trains Thalys passeront par une nouvelle ligne à haute vitesse (LHV), ce qui aura pour effet de libérer de l'espace sur la ligne 12. En outre, Infrabel testera un prototype de nouveau système de détection ferroviaire qui permettra de limiter les perturbations aux passages à niveau.

À partir de décembre 2010, tous les trains internationaux en direction d'Amsterdam pourront probablement passer par la LHV de sorte que la ligne 12 sera, dès cette date, utilisée exclusivement pour le service intérieur.

Le prolongement de la ligne 11 n'a pas été intégré dans le plan d'investissements 2008-2012.

Les travaux de rénovation entre Kapellen et Kalmthout pendant le week-end ont nécessité l'aménagement du service ferroviaire. Ils sont réalisés dans une zone où les trains se croisent sur cette ligne, ce qui complique encore l'organisation. Ils ont été annoncés sur internet et au moyen d'affiches apposées dans le métro et de fiches d'horaire. Le service ferroviaire aménagé a été intégré dans l'horaire de base qui est entré en vigueur le 7 septembre 2009.

Les travaux sont effectués presque tous les week-ends depuis le 1^{er} septembre 2009 et ils se termineront le 13 décembre 2009 et occuperont quelque vingt week-ends au cours de la période du 13 décembre 2009 à décembre 2010. Pour les week-ends de 2010, ces travaux et leurs répercussions sur le service ferroviaire seront annoncés à l'avance par des affiches signalant la présence d'un chantier et par divers médias.

Nous devrions peut-être organiser d'urgence une audition sur ce thème. À partir du moment où l'on serait à même, à l'occasion de cette audition, de trouver des explications techniques à un certain nombre de choses, ce qui serait opportun, les imperfections sur le plan de la communication deviendraient dès lors difficilement pardonnables.

Au cours des prochaines années, des informations sonores seront prévues dans chaque gare et chaque arrêt et le nombre de gares fournissant des informations visuelles sera étendu. La qualité des annonces sera améliorée, leur contenu et leur fréquence seront revus afin d'informer le voyageur de manière plus ciblée et

plus claire sur les changements apportés aux horaires prévus, les speakers seront mieux formés et une équipe de crise pouvant être mobilisée en cas d'incidents importants sera mise sur pied.

Les conducteurs néerlandais ont refusé de dévier les rames vers Forest, ce qui a d'emblée posé des problèmes à Bruxelles-Midi. La SNCB estime toutefois que la connaissance du matériel TRAXX ne pose pas problème aux conducteurs.

La gare d'Anvers-Berchem dispose d'un tunnel central, de sorte que tout le monde doit quitter la gare par le même passage. Pour l'heure, il n'existe pas de projets concrets en vue de l'aménagement d'un nouveau passage.

29.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il me paraît effectivement intéressant d'organiser une audition à propos de la politique de communication de la SNCB et d'Infrabel.

L'incident est clos.

30 Question de M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare d'Athus" (n° 15711)

30.01 Josy Arens (cdH) : Des utilisateurs et riverains de la gare d'Athus ainsi que des mandataires de la commune d'Aubange déplorent son état d'insalubrité stupéfiant. Etes-vous informé de l'état dans lequel se trouve la gare d'Athus ? Envisagez-vous d'y réaliser des travaux de sécurisation, d'entretien et de rénovation ? Si oui, dans quel délai ?

30.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Oui, je suis informé de l'état de la gare d'Athus. Oui, un budget est prévu pour en rénover le bâtiment voyageurs en 2012-2013. Il s'agit de la toiture et de l'accueil aux voyageurs. Par ailleurs, la commune d'Aubange serait intéressée par une occupation d'une partie du bâtiment voyageurs et serait prête à contribuer aux rénovations

30.03 Josy Arens (cdH) : Trois ans à attendre alors que l'état d'insalubrité est manifeste !

L'incident est clos.

31 Question de M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le rapport annuel de la SNCB" (n° 15712)

31.01 Dirk Vijnck (LDD) : Quel est le coût de la conception, de l'impression et de la diffusion du rapport annuel 2008 de la SNCB ?

31.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Quatre cents exemplaires ont été imprimés en néerlandais et trois cents en français. La conception et le projet ont coûté 23 000 euros, l'impression et la diffusion 11 500 euros. La SNCB a diffusé deux cents exemplaires, d'autres destinataires ont été renvoyés vers le site. Des exemplaires imprimés peuvent être obtenus sur demande.

31.03 Dirk Vijnck (LDD) : Pour le rapport annuel 2007, il s'agissait de 1 370 exemplaires pour 61 000 euros. Il s'agit donc d'une modeste économie.

L'incident est clos.

32 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les vestiges architecturaux mis à jour lors de travaux de la SNCB en gare de Namur" (n° 15716)

32.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La SNCB est régulièrement amenée, en creusant des terrains, à mettre au jour des vestiges architecturaux.

Ainsi, en septembre, à proximité de la gare de Namur, des ouvriers ont découvert ce qui pourrait être une porte d'un ancien chemin de ronde ou une galerie de contre-mine défendant un bastion qui était situé hors des remparts de la ville. Le site a tout simplement été recouvert de béton, sans autre forme d'expertise.

Confirmez-vous l'information selon laquelle une galerie a été mise au jour à proximité de la gare de Namur lors de travaux dernièrement effectués ? Quelles sont les obligations légales dans pareil cas ? Quelle est la procédure habituelle de la SNCB ? La découverte a-t-elle été signalée à la hiérarchie de la SNCB ou à d'autres services ? Une expertise a-t-elle été demandée ? Si oui, qui l'a exécutée et quel en a été le résultat ?

32.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La galerie en question n'est aucunement un vestige archéologique, mais bien un ancien aqueduc de la SNCB.

Infrabel se conforme à la législation wallonne en matière de sites archéologiques, et sollicite un permis pour les travaux en périmètre protégé, ce qui n'est pas le cas des travaux de Namur. En cas de découverte fortuite, Infrabel se conforme de même à la législation en vigueur.

L'incident est clos.

33 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le futur contrat de gestion de La Poste et l'accessibilité des bureaux et Points Poste" (n° 15717)

33.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La négociation du nouveau contrat de gestion est une bonne occasion de fixer des objectifs plus précis en matière d'accessibilité des locaux de La Poste ou des Points Poste, et ce, idéalement en concertation avec les associations de terrain.

Quel est le calendrier de travail pour le nouveau contrat de gestion ? Quelles améliorations de l'accessibilité pensez-vous y inscrire ? Vous êtes-vous concerté avec les associations de terrain ? Comment comptez-vous le faire ?

33.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : N'ayant reçu votre question que vendredi, je ne puis y apporter une réponse très approfondie.

Le présent contrat de gestion de la Poste court jusqu'en septembre 2010. Je suis toutefois très sensible à cette problématique, qui requiert toute mon attention dans le cadre du renouvellement du contrat de gestion. Les handicaps sont variés et nécessitent des approches spécifiques. Il faut jouer sur la complémentarité des canaux de communication existants. Mon cabinet a pris contact avec les associations concernées, qui seront rencontrées dans le cadre de la préparation du nouveau contrat de gestion.

33.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Votre sensibilité au problème me rend confiant.

L'incident est clos.

34 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le respect par La Poste de l'article 29, § 1^{er}, de la loi sur les entreprises publiques" (n° 15719)

34.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Le recours au contrat de travail, en exception au recrutement sous statut, n'est autorisé que dans quatre cas bien précis énumérés à l'article 29, § 1^{er} de la loi sur les entreprises publiques. Le recrutement de facteurs de quartier n'entre dans aucun de ces quatre cas. Estimez-vous que La Poste respecte l'article 29, § 1^{er} ? Cette situation est-elle acceptable au sein d'une entreprise publique ? Qu'a fait l'État, et que compte-t-il faire, pour que l'article 29 soit respecté ?

34.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Depuis 1998, La Poste a cessé de recruter du personnel sous statut et a recours au contrat de travail, et ce de façon concertée avec les partenaires sociaux.

Il serait peu imaginable d'en revenir à un recrutement d'agents sous statut, alors que la politique de recrutement de La Poste est stable depuis dix ans.

Il n'est pas juste de donner l'impression que les faits sont contraires à la loi. En réalité, les partenaires sociaux ont opté pour une possibilité que donne la loi.

34.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Si je roule à 140 km/h depuis dix ans, cela ne veut pas dire que je ne suis pas en infraction! La situation ne rencontre aucun des critères de la loi. Je ne peux être d'accord pour dire que les faits ne sont pas en contradiction avec la loi.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 19 h 13.