

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

du

LUNDI 23 OCTOBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 23 OKTOBER 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

Le **président**: La question n° 11801 de Mme Lahaye-Battheu est reportée.

01 Questions jointes de

- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la réouverture des lignes 165 et 167 de la SNCB" (n° 11991)

- M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les délais de réouverture des lignes 165-167" (n° 12556)

- Mme Dominique Tilmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la remise en service des lignes 165 et 167" (n° 12618)

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de heropening van de lijnen 165 en 167 van de NMBS" (nr. 11991)

- de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de termijnen voor de heropening van de lijnen 165-167" (nr. 12556)

- mevrouw Dominique Tilmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de heropening van lijn 165 en lijn 167" (nr. 12618)

01.01 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le président, ma question a été déposée entre la première question de Mme Tilmans qui concernait la réouverture des lignes 165 et 167 de la SNCB et la deuxième portant sur un autre aspect du problème.

01.02 **Dominique Tilmans** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, nous sommes très heureux de voir que vous avez respecté vos engagements. Vous avez annoncé que vous soutiendriez ce projet jusqu'au bout. On annonçait, il y a peu, une mise en service des lignes 165 et 167 le 11 décembre, ce dont on se réjouit. Cela dit, monsieur le secrétaire d'État, certains problèmes en suspens nous semblent inquiétants. En effet, ces lignes devaient desservir les points d'arrêt d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy. Il semblerait que ces points ne pourront pas être desservis. Infrabel annonce que des aménagements de quais sont indispensables, qu'ils nécessiteront quinze à dix-huit mois et qu'ils ne seront donc pas terminés avant fin 2007.

Voici mes deux questions. Premièrement, tout est-il en ordre pour la mise en œuvre de ces lignes le 11 décembre? Des problèmes de dernière minute ont-ils surgi? De toute manière, nous voudrions que tout soit fait pour que cette ligne démarre effectivement le 11 décembre.

Ma deuxième question concerne Halanzy, Aubange et Messancy. On a l'air d'annoncer que ces points d'arrêt ne seraient pas opérationnels, ce qui va créer de gros problèmes pour les frontaliers car il s'agit de

grosses communes et ces points d'arrêts pourraient prendre en charge un nombre important de navetteurs.

Il semble qu'Infrabel prétende qu'on ne pourrait pas allonger les quais, que cela prendrait du temps au niveau des appels d'offres, notamment. J'ai une solution assez pratique à vous proposer et je me demande pourquoi elle n'est pas mise en œuvre: on pourrait permettre à certaines voitures de s'arrêter le long du quai et les voyageurs pourraient alors descendre à Halanzy, Aubange et Messancy.

01.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, il y a quelques mois, nous étions tous très heureux d'apprendre que le gouvernement, sur votre proposition, avait décidé de rouvrir les lignes 165 et 167 début décembre 2006. Seulement, depuis, nous avons appris que la direction d'Infrabel ne pourrait aménager les quais et qu'elle s'en tiendrait à son calendrier initial d'un an au moins jusqu'à la réouverture des trois points d'arrêts d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy. Cela nous mènerait donc à la fin 2007.

Nous ne comprenons pas cette obstination à postposer la réouverture d'Halanzy, d'Aubange et de Messancy à 2007. Les différentes raisons invoquées par Infrabel ne sont pas cohérentes puisque des solutions concrètes sont possibles sur le terrain. Je prends le cas de Halanzy, qui possède un éclairage et un carrelage. Il est donc absolument apte à accueillir les voyageurs dès décembre 2006, nous en sommes convaincus.

Nous nous étonnons également d'une autre raison invoquée: le délai dans l'élaboration du cahier des charges. La décision de rouvrir ces lignes est prise depuis plusieurs mois et, apparemment, rien n'aurait bougé du côté d'Infrabel, d'après ce qu'on m'a dit.

Les travaux d'installation des quais à Florenville sont en cours. À mon avis, un avenant à ce cahier des charges aurait probablement permis l'élaboration des travaux dans un meilleur délai. De plus, je persiste à dire qu'il est parfaitement envisageable d'utiliser des quais provisoires. Cela s'est déjà fait ailleurs dans le pays. Pourquoi ne pas envisager cette possibilité pour les lignes 165 et 167?

La ligne ne sera rentable que si différents points d'arrêt sont desservis correctement et nous ne voudrions pas que l'on prétexte maintenant le peu de rentabilité de la ligne pour la fermer avant de l'avoir réellement ouverte, avant de démarrer les travaux d'aménagement des trois quais, Messancy, Aubange et Halanzy.

Monsieur le ministre, si vous avez déjà répondu à ma question posée par écrit, j'ai voulu maintenir ma question orale parce que j'entends réellement, avec ceux qui s'y intéressent, faire pression sur Infrabel pour que cette ligne soit correctement rouverte dès décembre 2006.

Qu'en est-il exactement de ce dossier, monsieur le ministre, au niveau d'Infrabel? La volonté d'Infrabel est-elle de prouver au travers de cet élargissement que les lignes ne sont pas rentables et qu'il faudra les fermer peu après leur ouverture? N'envisageriez-vous quand même pas de faire pression sur Infrabel pour l'aménagement des quais provisoires à Messancy, Aubange et Halanzy?

Voilà, monsieur le président, les différentes questions que je désirais poser.

01.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, chers collègues, je voudrais tout d'abord répondre à la première question de Mme Tilmans. Madame, soyez d'ores et déjà rassurée, à ma connaissance, la réouverture des lignes n'est pas clairement remise en cause.

Je voudrais également donner des explications supplémentaires quant aux questions techniques.

Infrabel tout comme la SNCB accordent beaucoup d'attention à la réouverture des tronçons Virton-Athus et Arlon-Athus, autrement dit des lignes 165 et 167.

Comme je l'ai déjà dit à plusieurs occasions dans le passé, notamment dans cette commission, je soutiens le développement des activités ferroviaires dans la province de Sud-Luxembourg. Par ailleurs, il est vrai que le groupe SNCB rencontre des problèmes. Il lui est impossible d'affirmer que tous les points d'arrêt seront utilisables, au moment de la réouverture de la ligne, en décembre prochain. Infrabel, responsable de l'infrastructure des points d'arrêt au sein du groupe, déplore la situation. Comme beaucoup de responsables locaux ont à cœur cette problématique, l'administrateur délégué d'Infrabel a envoyé une réponse détaillée au

courrier qui lui avait été adressé par les bourgmestres de Florenville, Rouvroy, Virton. Musson, Meix-devant-Virton, Aubange et Messancy concernant la réouverture au trafic voyageurs des tronçons des lignes Virton-Athus et Arlon-Athus aux différents intéressés.

Chers collègues, je me propose de vous faire parvenir une copie de cette réponse très détaillée de quatre pages.

Dans la même philosophie et pour éviter tous les malentendus au même moment, Infrabel a publié un communiqué de presse qui contient la même information.

Dans cette lettre, Infrabel décrit, le 26 septembre 2006, la complexité des travaux à exécuter, l'obligation de respecter la loi sur les marchés publics et la problématique de l'obtention des permis d'urbanisme. La lettre évoque aussi les problèmes rencontrés vis-à-vis de la possibilité de poser des quais provisoires: des quais en bois posent un problème d'incendie, des structures métalliques engendrent des problèmes d'isolation électrique, etc. Il reste ensuite divers problèmes techniques à prendre en compte.

Certains voient dans le retard d'aménagement des quais un manque de volonté de la part du groupe SNCB pour exploiter ses lignes. Personnellement, je perçois dans le fait qu'Infrabel s'engage dans la pose de quais définitifs son désir de pérennité de la nouvelle desserte et la volonté du groupe SNCB d'offrir aux voyageurs du Sud du Luxembourg les transports en commun qu'ils méritent.

En résumé, ce ne sont que divers éléments techniques qui produisent ce retard substantiel et la réponse de M. Luc Lallemand vous rassurera sur l'absence de tout manque de volonté dans ce dossier.

01.05 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie.

J'ai aussi eu connaissance de cette lettre que je considère comme étant une lettre "parapluie". En effet, Infrabel se retranche derrière les marchés publics, l'urbanisme, l'électricité, etc.

En tant que ministre de tutelle, vous devez vous préoccuper de la crédibilité de la SNCB au sujet de la réouverture de cette ligne le 11 décembre et de l'accès aux quais. C'est une question de crédibilité non seulement à l'égard des passagers mais également à l'égard des Luxembourgeois qui affrèteront la moitié des trains aux heures de pointe au départ de Virton.

Si on ne laisse pas monter les voyageurs à Messancy, Aubange et Halanzy, je crains de gros problèmes de rentabilité de cette ligne. Comme on le disait tout à l'heure, ce cas de figure démontrera dans les quinze ou dix-huit mois que cette ligne ne doit pas être maintenue puisqu'il y aura peu de passagers.

Parmi les objectifs de service public de la SNCB, on retrouve évidemment l'amélioration de la mobilité – dans le cas présent, au départ d'Arlon vers le Grand-Duché de Luxembourg – et le fait de désengorger les routes saturées. Il y a par ailleurs une obligation de rentabilité. Cette ligne doit être rentable au plus tôt; nous sommes d'accord sur ce point. Pour ce faire, il faut utiliser les moyens dont on dispose.

Je reviens à ma proposition. Même si je veux encore bien entendre que les travaux provisoires prendront du temps au niveau des cahiers des charges, des permis d'urbanisme, etc., la proposition "coût zéro" est possible. Il n'y a pas de travaux administratifs. Il n'existe aucun empêchement pour laisser monter et descendre les gens sur les quais existants. Là où il n'y a pas de quai, on ferme les portes. Cette solution est appliquée dans de très nombreuses gare. Néanmoins, on invoque que les quais ne répondent pas aux normes

Je me suis alors renseignée davantage et j'ai appris que le quai ne répond pas aux normes car il manquerait 3 centimètres entre le quai et le train, ce qui empêcherait l'ouverture des portes.

Je sais pertinemment que, dans certaines gares, les normes ne sont pas respectées, que ce soit la hauteur ou la longueur. Pourtant, elles ont trouvé des solutions.

Dès lors, il me semble que, dans le cas de ces lignes 165 et 167, on pourrait résoudre les problèmes de quai sans aucune tracasserie administrative et avec un coût zéro: les quais seraient accessibles sur le périmètre disponible et les portes des autres wagons seraient bloquées pour des raisons de sécurité, pour éviter que les gens ne montent ou ne descendent. Ce ne sont pas les 3 centimètres hors norme qui, à mon avis,

peuvent mettre l'opération en péril.

01.06 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous dites que tous les points d'arrêt sont utilisables. Cela signifie-t-il qu'Aubange, Messancy et Halanzy sont malgré tout utilisables?

Vous avez écrit aux bourgmestres – j'ai d'ailleurs également reçu copie de la lettre – mais ces derniers ne sont pas d'accord. Une nouvelle réunion est prévue chez M. Luc Lallemand cette semaine pour approfondir avec lui la situation.

On nous dit que la ligne est réouverte; nous ne pouvons accepter que des trains circulent vides, prouvant ainsi la non-rentabilité de la réouverture de cette ligne, car une série de points d'arrêt ne répondent pas aux normes – et ce ne sont pas des moindres, je pense à Halanzy, à Messancy et à Aubange qui sont des points d'arrêt très importants. Nous ne pouvons pas l'accepter!

Je soutiens à fond l'action des bourgmestres et des responsables du Sud qui se battent pour qu'Infrabel agisse beaucoup plus vite. J'ai l'impression que, depuis la décision gouvernementale jusqu'à aujourd'hui, rien ne s'est passé chez Infrabel. Tout ceci m'inquiète beaucoup.

01.07 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, je voudrais tout de même répondre. La question est de savoir si les quais sont utilisables ou pas et si c'est vraiment toujours le cas. Par exemple, à Halanzy ne subsiste qu'un petit tronçon de quai hors tolérance le long d'une des deux voies, qui est par ailleurs beaucoup trop court pour permettre l'arrêt des trains. Il serait donc déraisonnable de faire arrêter un train de 162 mètres le long d'un quai de 45 mètres, en raison des risques découlant des mouvements de voyageurs. La distance entre le bord du quai et le rail est aujourd'hui hors tolérance. Voilà ce qu'écrit M. Lallemand dans sa lettre.

Ce que je peux vous proposer, après avoir entendu vos critiques, c'est de prendre contact de nouveau avec M. Lallemand afin de vérifier ce qu'il est encore possible de réaliser. Dans sa réponse, il fait d'ailleurs aussi remarquer que ce sera prêt pour décembre 2007 au plus tard. Mais on peut évidemment commencer bien avant. Il s'agit de points techniques, plutôt des éléments de sécurité qu'il s'agit de résoudre de manière impérative.

Dès lors que nous aurons obtenu un feu vert sur le plan de la sécurité, nous pourrons avancer beaucoup plus vite. Cette décision appartient aux techniciens et certainement pas à moi.

Pour toutes ces raisons, je pourrais reprendre contact avec M. Lallemand sur ce sujet.

01.08 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, nous sommes pour le moment confrontés à un problème administratif. Il ne s'agit même pas d'un problème technique ou politique. En effet, le politique a décidé et le technique, sur le terrain, attend la décision de l'administration Infrabel. C'est tout.

L'élaboration d'un cahier des charges ne me semble quand même pas aussi important que cela, puisque les techniciens ont l'habitude d'en faire.

Nous comptons vraiment sur votre appui auprès d'Infrabel pour régler le problème au plus vite.

01.09 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Oui, mais M. Lallemand a certainement pris également en considération les raisons administratives que vous relevez. Je ne crois pas que ce sera la seule raison. En tout cas, je prendrai prochainement contact avec lui.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

02 Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la réalisation des maillons manquants sur la ligne à grande vitesse entre la frontière belge et Cologne" (n° 12192)

02 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de verwezenlijking van de ontbrekende

schakels van de hogesnelheidslijn tussen de Belgische grens en Keulen" (nr. 12192)

02.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, on a déjà parlé à de nombreuses reprises de la planification des travaux de prolongation de la ligne TGV entre Liège et Cologne. En effet, ce dossier a connu un certain nombre de rebondissements. L'Allemagne allait-elle effectivement exécuter les engagements qu'elle avait pris, c'est-à-dire rendre opérationnelle la ligne entre la frontière belgo-allemande et Cologne? Allait-on enfin procéder à l'aménagement du tunnel dit "Busch" et à l'ouverture à deux voies à cet endroit afin d'éviter tout retard?

Vous deviez prendre un certain nombre de contacts avec l'Allemagne en vue d'évoquer la réalisation des travaux indispensables. Où en sont vos négociations? Quel est le point de la situation étant donné qu'entre-temps, on a aussi entendu la position du commissaire Barrot et de votre homologue allemand, M. Achim Grossmann?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Wathelet, le 20 juin dernier, j'ai pu rencontrer à Berlin le secrétaire d'État du gouvernement fédéral allemand, M. Grossmann. Ce dernier m'a confirmé que les travaux au tunnel de Busch sont effectivement inscrits en priorité dans le plan d'investissement révisé et que les moyens financiers sont mis à disposition. Ce point doit être très clair. Il a expliqué qu'un report avait été envisagé en 2003, mais qu'en 2004 déjà, le gouvernement fédéral avait officiellement annulé un tel report.

La première partie des travaux, la construction d'un nouveau tunnel à voie unique, sera terminée pour la mi-2007. Après la mise en service de ce pertuis, l'ancien tunnel pourra être rénové afin de porter la vitesse autorisée de 40 à 160 km/heure.

Ces travaux débiteront au début de 2008 pour s'achever en 2009.

Lors d'une rencontre entre Infrabel et DB Netz, il a été confirmé que les autorités fédérales et régionales finalisent prochainement les détails du planning.

En décembre 2007, la ligne à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande sera prête à accueillir des circulations commerciales réalisées avec du matériel roulant adapté aux caractéristiques de la ligne.

La problématique de la remise en état de l'ancien tunnel de Busch n'interfère nullement avec cette mise en service.

02.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, ainsi, toutes les rumeurs faisant penser à la non-opérationnalité de cette ligne sont à oublier: le nouveau tunnel sera construit et l'ancien sera rénové pour permettre un passage rapide. La nouvelle est excellente: il en allait du succès de la nouvelle ligne Liège-Cologne.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 Vraag van mevrouw Ingrid Meeus aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de aanwezigheid van een loopbrug voor rolstoelpatiënten in het station van Temse" (nr. 12316)

03 Question de Mme Ingrid Meeus au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la présence à la gare de Temse d'une passerelle pour les usagers en chaise roulante" (n° 12316)

03.01 Ingrid Meeus (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat inderdaad over rolstoelpatiënten. Meer dan andere mensen zijn rolstoelpatiënten aangewezen op het openbaar vervoer. In de gemeente Temse geldt voor De Lijn een nieuwe regeling sinds 1 mei 2006. Daardoor moeten rolstoelgebruikers minstens twee uur op voorhand De Lijn verwittigen om gebruik te kunnen maken van openbaar vervoer dat aan deze patiënten is aangepast. Een bus reserveren kan echter enkel aan toegankelijke haltes. In Temse, toch een middelgrote gemeente met 26.000 inwoners, zijn er geen dergelijke haltes. Daardoor zijn rolstoelgebruikers meer dan ooit aangewezen op de trein. Ook hier klemt het schoentje: als zij de trein willen nemen, is er geen loopbrug voorhanden. Daardoor geraken rolstoelpatiënten er heel moeilijk op de trein.

Vandaar mijn vraag. Specifiek voor Temse werd ik door verschillende mensen gecontacteerd met de vraag of er eventueel geen loopbrug voor rolstoelpatiënten kan komen in het station. Ik wil mijn vraag dan nog wat uitbreiden. Ik kan aannemen dat de NMBS niet in elke kleine en middelgrote gemeente in een loopbrug kan voorzien, maar kan de NMBS er niet voor zorgen dat er een systeem komt waarbij rolstoelpatiënten twee tot drie uur op voorhand het station kunnen bellen om te verwittigen om hoe laat zij de trein nemen? Daardoor zou men dan in een loopbrug kunnen voorzien, zodat die mensen niet op anderen zijn aangewezen om op de trein te stappen.

03.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, de vraag van mevrouw Meeus heeft al een schriftelijk antwoord gekregen. Het werd opgestuurd op 20 oktober. U vindt er alle details in terug.

Het beheerscontract bepaalt dat de perrons van 24 van de 50 belangrijkste Belgische stations tegen 2008 zullen worden uitgerust met een loopbrug voor rolstoelpatiënten. Op minder dan tien kilometer van Temse bevinden zich de stations van Puurs en Sint-Niklaas die beide beschikken over een mobiele oprijhelling. De NMBS heeft een soort nationaal oproepnummer in dienst, waartoe personen met een beperkte mobiliteit zich in de week of tijdens het weekend kunnen wenden voor het verkrijgen van alle inlichtingen met betrekking tot hun reis.

U had ook een vraag over een tijdelijke, mobiele oprijhelling. Men dient niet alleen over zo'n helling te beschikken maar er moet ook personeel voor worden ingezet. Het personeel moet bovendien niet alleen de helling plaatsen maar ook de mensen met beperkte mobiliteit helpen. De NMBS bekijkt of dit kan worden georganiseerd. Ik ben in elk geval al bijzonder blij dat de NMBS zeker niet de intentie heeft om de afspraken uit het verleden niet uit te voeren. Bovendien zet de maatschappij een aantal bijkomende stappen voor mensen met een beperkte mobiliteit. Het behoort in elk geval tot de bekommernissen van het bedrijf, maar ook tot ons beleid, om daar zeer veel zorg aan te besteden.

Nogmaals, de stations Temse, Sint-Niklaas en Puurs hebben die gelegenheid al. Ik denk dat dit voor de betrokkenen al bijzonder veel bijkomende mogelijkheden biedt.

03.03 **Ingrid Meeus** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, als ik het goed begrijp, kunnen mensen van Temse bellen naar het station van Sint-Niklaas zodat in een loopbrug kan worden voorzien op het uur van aankomst. Zij moeten zich echter nog naar Sint-Niklaas kunnen begeven en dat is een beetje het probleem. Als na een telefonische oproep in een loopbrug kan worden voorzien in Temse zelf is het probleem opgelost. Bedoelt u dit?

03.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Wat ik bedoel is dat er in de omgeving van Temse, binnen een straal van 10 kilometer, twee stations zijn die momenteel beschikken over een mobiele oprijhelling. Er is een plan uitgewerkt - dit staat ook in de beheersovereenkomst - over het aantal stations dat door de NMBS volledig geschikt moet worden gemaakt voor mindermobiele reizigers tegen het einde van de beheersovereenkomst. Ik heb het gevoel dat dit zeer ter harte wordt genomen. Dit hangt uiteraard af van investeringen en personeelsinzet, en dat is niet altijd makkelijk. Wij gaan dit niet in alle stations in heel België kunnen doen. Ik weet dat Temse een middelgroot station is maar er zijn twee grotere stations binnen een grens van 10 kilometer waar er al wel een mobiele oprijhelling is.

03.05 **Ingrid Meeus** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Het is natuurlijk spijtig dat die personen dan nog wel naar Sint-Niklaas of Puurs moeten geraken om daar dan de trein te kunnen nemen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

04 **Question de Mme Colette Burgeon au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les problèmes de distribution du courrier à La Louvière" (n° 12724)**

04 **Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de slechte postbedeling in La Louvière" (nr. 12724)**

04.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, depuis plus d'un mois, la distribution du courrier est très fortement perturbée à La Louvière. Les délais J+1 ou J+2 se transforment allègrement en J+20.

Renseignements pris auprès des organisations syndicales du secteur Poste de La Louvière, il apparaît que deux causes principales sont à l'origine du problème:

- d'énormes difficultés rencontrées par l'équipe en charge du tri du courrier à la suite de la fusion des tris de La Louvière et d'Houdeng-Goegnies, intervenue le 11 septembre dernier;
- la mise en œuvre concomitante du plan Géoroute 2.

À cela s'est ajoutée une cause plus ponctuelle mais bien prévisible: un surcroît de travail dû aux tracts et envois électoraux avant le 8 octobre 2006.

C'est ainsi que, malgré un renfort d'agents intérimaires, 80% du courrier (30% seulement, il y a quelques semaines) peut actuellement être trié. Les tournées ayant changé, les trieurs doivent mémoriser énormément d'éléments neufs sur 930 rues.

Quant au plan Géoroute, sa première mouture avait déjà fait pas mal de dégâts à La Louvière. Le plan Géoroute 2 suit la même voie car il prévoit une réduction du nombre de tournées de 60 à 53 et on passe de 21 à 18 services dans les services généraux (assistance aux distributeurs). Cela engendre un surcroît de travail pour chaque facteur et une réduction de l'emploi. Il en est de même pour le personnel de nettoyage: de sept travailleuses, il ne doit en rester que cinq, dont deux doivent passer de 38 à 33 heures/semaine.

Monsieur le secrétaire d'État, voici mes questions:

1. La rigidité du plan Géoroute 2, qui mise sur un accroissement exclusif de la productivité des agents des postes ne tient guère compte du facteur humain: c'est ainsi qu'une part non négligeable des postiers de La Louvière qui sont entrés en service entre 1970 et 1975 se sont vu attribuer un surcroît de travail sous prétexte que leurs tournées étaient plus proches du bureau de poste. Ne serait-il pas plus opportun de renforcer le personnel de distribution plutôt que d'accroître le personnel affecté au management, comme cela vient d'être fait?

2. Afin de combler le retard actuel, une partie du courrier est acheminée, une fois par semaine, au nouveau centre de tri de Fleurus (Charleroi X). Dans six mois, ce sera la totalité du tri qui sera effectuée à Fleurus. Que deviendra le personnel affecté jusqu'à présent au tri de La Louvière?

3. Quels sont les moyens structurels que compte mettre en œuvre La Poste pour que le courrier soit à nouveau acheminé dans les meilleurs délais à La Louvière?

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, pour l'attention que vous porterez à ces questions.

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Burgeon, la réorganisation de la distribution à La Louvière est devenue effective, il y a quelques semaines. Comme vous l'avez indiqué, elle a eu lieu en même temps que la fusion du bureau de Houdeng-Goegnies. Le temps d'apprentissage des nouvelles tournées au niveau de la distribution, mais surtout du tri, a occasionné du retard, d'autant plus que le volume du courrier en septembre était important, et ce en raison du grand nombre d'imprimés électoraux. De plus, il faut tenir compte d'un taux inattendu de maladies à court terme.

La Poste met tout en œuvre pour résorber ce retard, notamment en employant de nombreux intérimaires ainsi qu'en utilisant le tri mécanisé de Charleroi situé au nouveau centre de tri de Fleurus.

La Poste m'a promis que la situation devrait se normaliser dans les deux semaines à venir.

Les efforts de productivité et d'efficacité mis en place à La Louvière sont identiques à ceux prévus ou déjà réalisés dans tous les bureaux de Belgique. Ils sont indispensables pour préparer La Poste à la concurrence.

À Fleurus, la mécanisation du tri par tournée sera mise en place en 2007. Elle ne concernera que très partiellement le tri de nuit de La Louvière.

Comme c'est toujours le cas à La Poste, cette matière sera discutée préalablement avec les organisations syndicales et le personnel concerné sera guidé et accompagné dans sa reconversion.

04.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. J'aspire à être dans deux semaines.

À titre d'exemple, j'étais candidate aux élections et certaines enveloppes postées le 15 septembre sont arrivées le 9 octobre à leur destinataire, ce qui est un peu tard. Il a donc fallu trois semaines pour qu'elles arrivent! Je prends un autre exemple: une invitation pour un événement qui avait lieu les 21 et 22 septembre a été postée le 5 septembre et est arrivée le 16 octobre! Finalement, quand vous parlez de compétitivité, tout cela n'y contribue pas!

Je vous signale également que ce soir, au conseil communal, une motion sera adoptée et vous sera envoyée pour vous faire réagir à ce type de problème.

Vous ne m'avez pas répondu quant aux conséquences pour le personnel du déménagement à Charleroi. Pouvez-vous me garantir qu'il n'y aura pas de perte d'emplois à La Poste de La Louvière?

04.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je ne peux vous répondre concrètement sur ce point. À la fin de ma réponse, je vous ai dit que tous les changements d'organisation étaient toujours discutés avec les organisations syndicales. Cela peut, selon moi, constituer une sorte de garantie pour vous.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de onveiligheid op de lijn 124 Brussel-Charleroi" (nr. 12426)

05 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'insécurité sur la ligne 124 Bruxelles-Charleroi" (n° 12426)

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag heeft betrekking op de lijn Brussel-Charleroi. Wat de veiligheid van de passagiers en het treinpersoneel betreft, is dat een van de probleemlijnen in dit land.

Ik heb in de loop der jaren al menige vraag gesteld over die lijn. Deze keer is de onmiddellijke aanleiding van de vraag een artikel dat in augustus verschenen is in Het Laatste Nieuws. Ik meen dat ik best een paar paragrafen eruit kan voorlezen, om aan te tonen hoe ernstig de zaak genomen wordt door het treinpersoneel.

"De getuigenissen van de conducteurs op de horrorlijn zijn hallucinant", stond in de krant. Ik citeer: "Zowat elke dag tijdens de grote vakantie stapt in Braine-l'Alleud een jeugdbende op. Ze lopen door de trein als een horde, stelen alles wat los hangt en wie daar niet mee akkoord gaat, wordt in elkaar geslagen. Ze plegen de feiten meestal als de trein in het station stopt, zodat ze snel kunnen weglopen en hun handen ook niet al te vaak moeten vuilmaken. Het zijn 16- tot 18-jarigen met veel testosteron, die zich "amuseren". Een van hen die nu nog de eerste viool speelt, moest na een zeldzame rechtszaak over de treinfeiten zijn strafblad aan de rechter tonen. Dat strafblad was twintig bladzijden dik."

Verder vertelt men dat die bende geregeld gewapend is, onder meer met messen, machetes en zelfs een keer met een zwaard. Ik geef nog een ander citaat, dat ik u niet wil onthouden. Iemand van de spoorwegen is aan het woord: "Enkele begeleiders die men gemeenzaam de gekken noemt, durven nog wel eens hun ticket te vragen. Het vervolg is genoegzaam bekend. Zij worden afgedreigd of krijgen gewoon een pak slaag. Die "gekker" zien het als hun taak om de NMBS te melden dat er problemen zijn, maar ook daar vinden ze geen gehoor. Een van hen kreeg van zijn bazen het verwijt dat hij minder streng moest zijn, dat hij meer commerciële feeling aan de dag moest leggen en dat hij, met andere woorden, het gespuis – zij hebben toch nooit een ticket – moest laten doen."

Ik heb daar nog een bedenking bij. Volgens de mensen van de spoorwegen stuurt de centrale meldkamer,

die in feite door de NMBS in het leven geroepen is om dringend hulp te organiseren en te coördineren in omstandigheden die gelijk zijn aan de geschetste omstandigheden, meestal geen hulp meer na 22 uur, door een personeelstekort.

Ik vraag mij af of men zich bij de NMBS bewust is van de ernst van de situatie en of er reeds maatregelen genomen zijn om dit te verhelpen. Kan er wat gedaan worden zodat de centrale meldkamer beter functioneert? Kan ervoor gezorgd worden dat de politie vaker tussenbeide komt? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: In eerste instantie wil de NMBS-groep duidelijk stellen dat de agressieproblematiek niet onderschat wordt, maar integendeel als een primaire opdracht wordt beschouwd, zowel in het kader van het welzijn van de werknemers als van de verantwoordelijkheid tegenover de klanten. Anderzijds moeten bepaalde persartikelen toch in hun juiste context worden geplaatst. Zo is er onder meer – u hebt er in uw schriftelijke vraagstelling naar verwezen – gemeld dat een bepaalde treinbegeleider al tot 33 maal toe in elkaar zou zijn geslagen. Dat is een bewering die niet alleen ongegrond is, het is bovendien een sensatiegerichte bewering, die ook de professionele houding van de treinbegeleiders onterecht in twijfel zou kunnen laten trekken door de publieke opinie.

Er zijn verschillende maatregelen genomen, die uitgebreid worden behandeld in mijn antwoord op uw schriftelijke vraag, dat u gisteren of vandaag werd gestuurd. Maar goed, ik som ze nog even op. Het gaat om het oprichten van een cel anti-agressie binnen de dienst Treinbegeleiding. Treinbegeleiders die het slachtoffer werden van agressie, worden opgevangen door iemand van de omkadering, de buddy zoals dat heet.

De vervoermaatschappij NMBS informeert continu de betrokken partners, met name de veiligheidsdienst van de NMBS-holding Securail, de federale spoorwepolitie, de SPC en de lokale politie.

Voorts is er op de lijn 124, waarvan sprake, een constante aanwezigheid van de brigades voor speciale controle, die in 2002 werden opgericht. De inspanningen van die brigades hebben in ieder geval tot een hoger veiligheidsgevoel geleid voor zowel de begeleiders van de trein als de reizigers. Daarnaast wordt op de vroege en late risicotreinen in bijkomende controlebedienden voorzien.

In alle regio's worden veiligheidsoverlegcomités gehouden. Het kader van het veiligheidspersoneel zal uitgebreid zijn van 300 agenten in 2005 tot 420 veiligheidsagenten in de loop van 2007. Het effectief van de treinbrigade wordt verhoogd tot 40 veiligheidsagenten. De brigade Charleroi zal vanaf 1 oktober 2006 24 uur op 24 uur een interventieploeg ter beschikking hebben. In de prestatie 14 uur tot 22 uur wordt in een extra ploeg voorzien voor situationeel toezicht op die specifieke lijn.

De centrale meldkamer is 24 uur bemand en operationeel. Rekening houdend met de kaderuitbreiding, waarvan ik sprak, zal vanaf 12 oktober 2006 in Gent, Brussel, Antwerpen, Luik en Charleroi steeds een interventieploeg van veiligheidsagenten aanwezig zijn tijdens de prestatie 22 uur-6 uur. De versterking van de treinbrigade zal het mogelijk maken om nog meer aanwezig te zijn in de treinen op de probleemlijnen.

In de centrale meldkamer heeft de NMBS-groep in ieder geval geen weet van een weigering van tussenkomst van een politiedienst bij het geval van agressie, waarnaar u verwijst.

05.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb mijn kaarten op tafel gelegd, dit keer gebaseerd op een krantenartikel. Ik heb uiteraard geen waarborg dat wat daarin staat, absoluut juist is, vandaar dat ik verwezen heb naar dat artikel.

Er is toch een probleem, voornamelijk na 22.00 uur. Nog niet zolang geleden maakte ik mee dat een jong allochtoon meisje de grote hal van het Brussels Zuidstation binnenvluchtte om 22.30 uur, omdat zij op straat werd lastiggevallen door vijf of zes allochtone kereltjes tussen 16 en 18 jaar. Er was niemand aanwezig om te helpen. Er was geen politie te zien en de handelszaken waren gesloten. Er was ook geen NMBS-personeel. Ik ben zelf tussengekomen en terwijl ik herrie had met die kerels, kon het meisje gelukkig vluchten. Zoveel te beter. Het is voor mensen die in een dergelijke situatie terechtkomen, angstaanjagend, ook al ontsnappen zij aan de aanranding zelf.

U somde een aantal maatregelen op. Ik hoor u dat graag doen, want ik meen dat het hoog tijd is.

Ik dank u nogmaals voor de aandacht die u aan mijn vraag besteedde.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Annelies Storms** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "een bijkomende trein tussen Gent-Dampoort en Brussel" (nr. 12479)

- de heer **Francis Van den Eynde** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de forse vertraging inzake de uitbouw van een tweede treinverbinding tussen Gent-Dampoort en Brussel" (nr. 12488)

06 **Questions jointes de**

- Mme **Annelies Storms** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le renforcement de l'offre ferroviaire entre Gand-Dampoort et Bruxelles" (n° 12479)

- M. **Francis Van den Eynde** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le retard important en ce qui concerne le renforcement de l'offre ferroviaire entre Gand-Dampoort et Bruxelles" (n° 12488)

06.01 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb al een aantal keren een vraag gesteld over de bijkomende trein vanuit Gent-Dampoort. Begin september stond in de regionale kranten dat er dit jaar geen bijkomende trein zal komen. Er is al een trein heen en terug, maar er is een vraag naar nog een rechtstreekse trein, omdat iedereen daar blijkbaar zo tevreden over is.

Mevrouw Van Rijckeghem, de districtsdirecteur van de NMBS, heeft gezegd dat vooral om technische redenen geen bijkomende trein mogelijk is. Zij heeft wel toegegeven dat de huidige rechtstreekse trein een succes is. Dagelijks nemen toch vijfhonderd reizigers die trein.

Er werd eerder ook al een petitie gehouden om een bijkomende rechtstreekse trein in te lassen. Ik heb contact met de twee jonge mensen die daartoe het initiatief hebben genomen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgende vragen specifiek over het uitblijven van die tweede trein.

De vertraging zou volgens mevrouw Van Rijckeghem te wijten zijn aan het feit dat een aantal vergunningen voor de werken tussen Denderleeuw en Brussel, die in het kader van het GEN moeten plaatsvinden, nog niet afgeleverd zijn. Over welke vergunningen gaat het? Hebt u er enig zicht op wanneer die vergunningen afgeleverd zouden kunnen worden?

Er is sprake van uitstel van minstens een jaar. Dat doet veronderstellen dat het dossier volgend jaar opnieuw bekeken zal worden. Bestaat er een waterkansje dat er eventueel toch een bijkomende trein zou komen?

Is er ook naar alternatieve oplossingen gekeken? Ik heb mij laten vertellen dat een bijkomende trein vanuit Gent-Dampoort ook mogelijk zou zijn via Dendermonde, waar de spoorlijnen veel minder druk bereden zijn. Daar is het misschien iets makkelijker om er op een veilige manier een extra trein tussen te krijgen. Werd die piste onderzocht? Wat zijn daarvan de bevindingen? Als dat niet onderzocht is, bestaat dan de bereidheid om die piste eens te bekijken, om in de toekomst eventueel toch nog een extra rechtstreekse treinverbinding vanuit Gent-Dampoort mogelijk te maken?

Ook belangrijk is dat de werken aan het Sint-Pietersstation heel binnenkort zullen beginnen. We merken nu al dat het heel moeilijk is door andere werken die toevallig allemaal rondom het Sint-Pietersstation plaatsvinden, om met het openbaar vervoer nog naar het Sint-Pietersstation te geraken. Er zullen sowieso reizigers naar het station Dampoort gaan, om van daaruit een trein te nemen met overstap in Gent-Sint-Pieters. Ik denk dat het dus echt wel de moeite is, in het licht van de werken aan het Sint-Pietersstation, die jaren in beslag zullen nemen, om nog eens na te gaan wat er mogelijk is in de toekomst.

06.02 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal niet herhalen wat mevrouw Storms heeft verteld. Ik heb wel nog een opmerking. Voor zover mijn geheugen mij niet in de steek

laat, gaat de lijn Dendermonde-Gent niet over Dampoort. Het is misschien mogelijk dat het via Lokeren gaat, maar dat is zeker niet de kortste weg. Dat is de lijn Antwerpen-Oostende, die misschien ook druk is. Ik haal dat echter niet aan als een bezwaar tegen het voorstel. Ik denk alleen dat dat misschien een kleine hindernis zou kunnen vormen.

Wat mij in deze zaak interesseert, is dat de werken aan het Sint-Pietersstation wel enkele jaren in beslag zullen nemen. Dan overdrijf ik niet. Dat is een goede reden om een soort reservestation in Gent te hebben.

Zelfs indien de werken aan het Sint-Pietersstation niet zouden doorgaan, zijn er nog voldoende goede redenen – mevrouw Storms heeft ze opgesomd - om meer treinen te laten rijden tussen Gent-Dampoort en Brussel.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de staatssecretaris. Zijn er specifieke redenen waarom er vertragingen ter zake zijn? Hoelang kan dat duren?

Kunnen of zijn er maatregelen genomen om een en ander te verhelpen? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

06.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mevrouw Storms, de verklaringen van mevrouw Van Rijckeghem over de vertragingen op de infrastructuurwerken door vertraging bij het afleveren van vergunningen, zijn in ieder geval correct. Er zijn vertragingen door het afleveren van de nodige vergunningen in zowel het Vlaamse als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het Vlaams Gewest werden verlengingen vastgesteld met betrekking tot de procedures Milieu-effectenrapportage en gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De stedenbouwkundige vergunning zal hierdoor ten vroegste begin 2007 afgeleverd kunnen worden. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wacht de NMBS-groep negen maanden op de aflevering van het stedenbouwkundig attest. De eigenlijke stedenbouwkundige vergunning wordt ten vroegste verwacht tegen midden 2007. Tot zover het antwoord op de eerste vraag.

De uitspraak in verband met de vertraging van minimaal een jaar vindt zijn oorsprong in het feit dat de invoering van nieuwe lijnen zoals de lijn Gent-Dampoort/Brussel of ingrijpende wijzigingen aan de treindienst gebeuren bij de invoering van een nieuwe dienstregeling. Dat gebeurt in principe eenmaal per jaar, in de maand december. Het inleggen van een bijkomende trein tussen Gent en Brussel is in de eerste plaats afhankelijk van een vrij rijpad tussen Denderleeuw en Brussel. In de huidige dienstregeling is er geen enkel rijpad beschikbaar. Door de geplande werken op lijn 50A en in Brussel-Zuid wordt het in de toekomst wellicht nog moeilijker. Natuurlijk dient naast het vrije rijpad ook het nodige materiaal en personeel beschikbaar te zijn.

Er werd inderdaad gezocht naar alternatieve oplossingen. Koppelen met de bestaande trein in Gent of Denderleeuw bleek onmogelijk, omdat alle treinen reeds in hun maximale samenstelling rijden en voor meer dan 90% bezet zijn. Ook het omleiden via Dendermonde werd effectief bekeken, maar dat voorstel werd afgevoerd, omdat de rijtijd een half uur langer zou worden dan de rijtijd vanuit Gent-Sint-Pieters. Omdat die dus niet aantrekkelijk zou zijn geweest voor de reiziger, werd die alternatieve piste niet meer verder in concreto bekeken.

Het gaat dus zeker niet om welke onwil ook. Het gaat hem louter en alleen om technische redenen waarom er geen tweede trein vanuit Gent-Dampoort naar Brussel kan sporen en terug.

06.04 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord. Ik ben blij dat ik nu een antwoord heb voor de mensen die mij vragen of zij niet via Dendermonde kunnen gaan. Als ik zeg dat dat een half uur langer duurt, dan zullen zij daar wel begrip voor hebben. Het is inderdaad niet interessant zo te werken. Alvast bedankt voor uw toelichting.

06.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ik heb een bijkomende vraag, mijnheer de staatssecretaris. U vertelde ons dat er vertraging is met die vergunningen. Is er zicht op een regeling op dat vlak? Met andere woorden, hebt u een idee wanneer dat geregeld zou kunnen zijn?

06.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik heb daarjuist aangeduid dat het voor het Vlaamse Gewest begin 2007 en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest midden 2007 verwacht wordt. Het is dus een kwestie van maanden in deze.

06.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Bedankt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'avenir des activités de Belgacom dans la province du Luxembourg" (n° 12565)

07 Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de toekomstige activiteiten van Belgacom in de provincie Luxemburg" (nr. 12565)

Le **président**: C'est la journée luxembourgeoise aujourd'hui dans cette commission.

07.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, il y aura au moins un endroit où on n'a pas oublié la province de Luxembourg. C'est le Parlement.

Monsieur le secrétaire d'État, en 1995, 845 agents étaient occupés dans la province de Luxembourg dont dépendait également une partie des communes du Namurois, dont Rochefort dont je suis le bourgmestre. Au 1^{er} janvier 2006, seulement 241 personnes étaient encore employées par Belgacom. Selon mes informations, 85 emplois sont au régime de travail dégressif en vue d'être supprimés dès 2013. À courte échéance, le volume de l'emploi sera de plus ou moins 195 unités, soit 14% de l'effectif de 1995.

La perte de ces emplois concerne Belgacom seule. Si on additionne les réductions d'emplois dans les entreprises publiques belges – Belgacom, la SNCB et La Poste – c'est près de 700 emplois qui ont été perdus en 6 ans, ce qui fait beaucoup!

À l'heure du télétravail, peu développé chez Belgacom – c'est tout de même un comble –, nous comprenons difficilement ces choix.

À ces chiffres clairement établis viennent aussi s'ajouter des incertitudes quant à certaines activités actuellement gérées par Belgacom mais qui pourraient passer sous un contrôle externe. Ainsi, qu'en est-il de l'avenir de la station terrienne de Lessive qui aujourd'hui appartient à Belgacom? L'information circule selon laquelle Belgacom voudrait vendre le site qui connaît une activité en progression. L'accès à haute vitesse via satellite pour des gros clients (PME et internet services providers ayant des liaisons avec des clients établis principalement au Moyen-Orient et dans les pays de l'Est) est en forte croissance. Les circuits internationaux utilisés vers l'Afrique et le Moyen-Orient sont également en croissance continue et des réseaux privés, notamment pour la SN Brussels Airlines, vers l'Afrique et d'autres continents pour la réservation et le contrôle des chaînes d'hôtels sont également en progression.

Qu'en est-il donc de l'avenir de ce site?

Monsieur le secrétaire d'État, les zones rurales en général et la province de Luxembourg et Sud Namur en particulier seraient-elles une terre trop verte pour être considérée comme une province à part entière? Je commence à le croire dans le chef de certains.

Ces zones ne sont pas uniquement une merveilleuse terre de vacances mais aussi des zones d'activité importantes, reconnues par l'Union européenne comme zones de développement économique.

Je voudrais rappeler qu'en Irlande, par exemple, ce sont ces régions qui ont fait l'objet d'investissements prioritaires des entreprises publiques. En Belgique, la recette de redressement de ces régions passerait-elle par d'autres considérations? Pouvez-vous nous éclairer à propos de l'avenir des activités de Belgacom et de ses filiales dans cette zone et de ses intentions pour le site de Lessive?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, en ce qui concerne l'emploi au sein de Belgacom en province de Luxembourg, il convient de noter que Belgacom est une entreprise active dans un secteur extrêmement concurrentiel, ce qui implique que Belgacom doit respecter une balance entre les nouveaux travaux et le volume d'emploi. Cette balance et la flexibilité du volume d'emploi sont calculées en

tenant compte des volumes de travail de courte durée et des volumes de travail plus ou moins stables sur une durée plus longue. Le volume actuel d'emploi est estimé à 262 emplois à temps plein. La force de travail actuelle du Luxembourg, dont Lessive ne fait pas partie, compte 270,6 unités à temps plein.

Il n'y a pas de décision visant à supprimer 85 emplois d'ici à 2013. Il n'y a pas de raison de réduire cette force de travail sous le volume de travail.

Belgacom reste convaincue que les activités satellites sont un business attractif mais en fonction des changements dans le marché des télécommunications, elle doit examiner comment elle peut continuer à remplir ses prestations de service envers ses clients. À la suite de la consolidation stratégique dans le segment des services satellites et de la privatisation de plusieurs acteurs, tel Eutelsat (un de ses principaux partenaires), Belgacom a décidé de lancer une étude afin d'évaluer l'opportunité de poursuivre ou non les activités satellites au sein de l'entreprise. Jusqu'à présent, il n'est question que d'une étude qui portera alors sur toutes les activités satellites de Belgacom, aussi bien celles à Liedekerke que celles à Lessive.

07.03 François Bellot (MR): Je suivrai ce dossier attentivement. Un aspect lié indirectement à ma question est celui du télétravail. Après avoir conversé avec des agents de Belgacom, je constate qu'il est très peu développé alors qu'il pourrait l'être facilement dans certaines matières. Des agents parcourent encore de grandes distances alors qu'ils pourraient travailler de chez eux, s'agissant souvent de transfert de données. Belgacom essaie de promouvoir cette pratique. C'est un autre débat mais il est indirectement lié à celui-ci. À l'occasion, après avoir approfondi la question et avoir obtenu des statistiques, je vous interrogerai à ce propos pour connaître les intentions de Belgacom en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le projet Diabolo" (n° 12671)

08 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het Diabolo-project" (nr. 12671)

08.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le projet Diabolo qui vise à une meilleure connexion de l'aéroport de Brussels Airport au réseau ferroviaire prévoit notamment la construction d'une ligne à grande vitesse en berme centrale de l'autoroute E19.

La construction d'un viaduc est prévue, ce qui aura évidemment des incidences tant sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement sonore et visuel que dans le domaine social et économique.

Si le projet ne prévoit l'expropriation d'aucun bâtiment résidentiel, tant les nuisances liées au chantier que les nuisances importantes en termes visuels, d'ensoleillement, de vibrations et de bruit ne paraissent pas compatibles avec une qualité de vie satisfaisante pour des habitants.

À ce stade, différentes étapes de la procédure ont déjà été réalisées.

- Une enquête publique. Elle n'a été affichée que dans le haut de Haren, une des sous-communes de Bruxelles-Ville, commune que je connais bien, alors que c'est dans le bas de Haren que sera construit ce viaduc. C'est donc par la bande que les habitants ont été avertis de cette enquête publique, ce qui peut apparaître comme un léger dysfonctionnement.

- Une réunion de concertation entre toutes les parties a eu lieu au mois de mars; pourtant, les habitants n'ont reçu aucun PV de cette réunion.

Depuis cette date, les habitants n'ont plus de nouvelles et sont dans l'insécurité totale par rapport à leur avenir à court et moyen terme.

Monsieur le ministre, des questions précises se posent.

- Les permis d'urbanisme ont-ils déjà été accordés par la Région de Bruxelles-Capitale à Infrabel?

- Quand commenceront les travaux? Une date est parfois évoquée, à savoir celle de la mi-2007. Est-ce exact? Je rappelle que les habitants sont dans une totale incertitude.

- Le projet ne prévoit l'expropriation d'aucun bâtiment résidentiel, mais l'étude dont j'ai parlé met en évidence la nécessité de proposer le rachat de certaines maisons. Qui fera ces propositions de rachat? Dans quelles conditions? Seront-elles identiques aux conditions prévues lors d'une expropriation?

- Par ailleurs, y a-t-il déjà eu rachat de certaines maisons ou entreprises dans le secteur?

- Enfin, certains habitants ont acheté, il y a moins d'un an, des maisons situées aujourd'hui dans la zone de rachat. Est-il normal que rien ne leur ait été signalé à l'époque? Qui est responsable de ce non-signalement?

Monsieur le ministre, le projet Diabolo est important pour tout le monde, pour la mobilité autour et dans Bruxelles. Seulement, la manière dont Infrabel traite les habitants dans les futures zones de travaux, à savoir en les laissant dans l'ignorance totale, dans l'insécurité et dans le flou, me paraît inacceptable de la part d'une entreprise publique.

J'attends donc de votre part des réponses très précises pour rassurer ces habitants qui ignorent s'ils pourront encore vivre demain dans ce quartier et quand ils pourraient être expropriés de leurs habitations.

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Madame Lalieux, j'espère répondre le plus précisément possible. En préalable, je vous informe que la ville de Bruxelles, comme le prévoit la législation, était responsable de l'affichage public à Haren, tout comme elle est responsable de l'établissement du procès-verbal des réunions de concertation et de sa diffusion.

Pour le moment, le dossier fait seulement l'objet d'une demande de certificat d'urbanisme et pas de permis d'urbanisme. La procédure de délivrance du certificat d'urbanisme est actuellement entièrement entre les mains du fonctionnaire délégué du ministre de la Région de Bruxelles-Capitale et donc indirectement entre les mains du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le premier ministre et moi-même avons contacté le ministre-président de la Région de Bruxelles-Capitale qui a promis que le gouvernement bruxellois déploierait tous ses efforts pour résoudre ces problèmes dans les plus brefs délais. La demande de permis d'urbanisme ne pourra être introduite qu'après réception du certificat d'urbanisme qui précisera les conditions auxquelles devra répondre le dossier de demande de permis d'urbanisme. Le début des travaux est subordonné à l'obtention du permis, que l'on peut espérer pour la mi-2007.

La procédure d'achat des immeubles concernés par les incidences du projet de la rue de Verdun sera menée par Infrabel à la demande écrite explicite de chacun des propriétaires concernés. Ces propriétaires recevront un courrier recommandé d'information au moment où Infrabel déposera le dossier de demande de permis d'urbanisme. Comme pour une procédure d'expropriation, l'évaluation des biens sera effectuée par le comité d'acquisition du service public fédéral des Finances. Toutes ces informations ont été données verbalement lors de la réunion d'information publique organisée à Haren; elles ont été répétées lors de la réunion de la commission de concertation de la ville de Bruxelles à laquelle assistaient la plupart des habitants de cette rue.

Aucun achat de maison ou d'entreprise n'a été effectué à ce jour. Aucune demande écrite n'a par ailleurs été adressée à Infrabel par les propriétaires concernés.

Le tracé de la nouvelle liaison ferroviaire retenu en conclusion de l'étude d'incidence a été longtemps en balance avec des tracés alternatifs qui se développaient sur d'autres parties du territoire de Haren.

Toute l'information était cependant disponible en permanence auprès des services de l'urbanisme de la ville de Bruxelles depuis le dépôt de la demande du certificat d'urbanisme effectué par Infrabel en novembre 2003.

Il appartient à toute personne envisageant l'acquisition d'un immeuble de s'informer par tous les moyens, notamment via son notaire, des conditions qui caractérisent le bien en question.

08.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour la précision de vos réponses.

Vous avez dit qu'Infrabel attendait le permis d'urbanisme. Certes, une réunion de concertation s'est tenue en mars. Mais vous savez pertinemment que certains habitants ne sont pas à même de comprendre la signification d'un certificat, d'un permis, d'une expropriation, d'un rachat, d'un service public fédéral des Finances, d'un comité d'acquisition etc. Le citoyen lambda, qui n'est pas accompagné de son avocat, ne comprend absolument rien. La seule chose que ces personnes, qui occupent leur maison parfois depuis 30 ans, qui sont parfois aussi âgées, ont compris, c'est qu'elles devront quitter la maison qu'elles ont choyée – si on peut dire – pendant des années. Elles ne savent pas quand, ni dans quelles conditions. Vous avez pourtant connaissance du marché bruxellois. Il est pour ainsi dire impossible aujourd'hui de trouver rapidement des biens à louer ou à acheter. De plus, les prix sont exorbitants. Je comprends donc leur sentiment d'insécurité.

Je reproche clairement à Infrabel de ne pas avoir prévu un numéro d'appel permettant aux intéressés qui le composent de recevoir une information complète donnée par une personne chargée d'assurer le suivi. Même s'il est vrai que seules 10 ou 15 maisons sont concernées, ce sont 10 ou 15 familles qui, à l'heure actuelle, se trouvent dans une situation très difficile.

En conclusion, les réponses que vous avez données sont précises. Et, si je vous ai bien compris, ce sont ces familles qui doivent écrire à Infrabel même si cette dernière n'entamera aucun travail avant d'avoir obtenu les permis d'urbanisme au sujet desquels règne en outre un certain flou.

Cela ne m'empêchera pas de transmettre aux intéressés votre réponse – je le répète – très précise.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de slechtere NMBS-dienstregeling in het Waasland vanaf 10 december 2006" (nr. 12702)

09 Question de Mme Magda De Meyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la dégradation de la desserte ferroviaire du Pays de Waes à partir du 10 décembre 2006" (n° 12702)

09.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers en de stadsbesturen van Lokeren en Sint-Niklaas hebben in een motie terecht hun bezorgdheid geuit over de plannen van de NMBS om met ingang van 10 december de dienstregeling op de as Gent-Antwerpen grondig te wijzigen.

Het is duidelijk de bedoeling dat de IC-treinen zodanig zullen worden gespreid dat op dit traject de twee treinen per uur 20 minuten na mekaar gaan rijden. In de praktijk is dit een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie, want hierdoor zullen reizigers in de Wase stopplaatsen van de IC-treinen soms tot 40 minuten moeten wachten op de volgende trein, respectievelijk naar Antwerpen of naar Gent. Momenteel bedraagt die wachttijd een halfuur.

De nieuwe, onaantrekkelijke dienstregeling brengt daarenboven met zich mee dat de reistijd naar de bestemmingen voorbij Antwerpen nog vijf minuten langer zal worden.

Vanuit het Waasland en door de BTTB wordt dan ook gesuggereerd om eventueel een extra trein in te leggen zodat er drie treinen per uur zijn op deze toch drukke lijn en er in de praktijk elke 20 minuten een trein zou stoppen in Lokeren en Sint-Niklaas.

Mijnheer de staatssecretaris, u weet dat het Waasland nog steeds een beetje treurig is over de verbinding met Brussel. De pendelaars op de lijn Sint-Niklaas-Brussel vinden dat zij daarover heel lang doen. U weet dat de rechtstreekse trein tussen Sint-Niklaas en Brussel nog steeds een kwartier moet wachten in het station van Dendermonde. Dat zijn natuurlijk geen leuke toestanden voor pendelaars.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is of u eens kunt kijken of het tot de mogelijkheden behoort om drie

treinen per uur tussen Gent en Antwerpen te laten rijden zodat de wachttijden in de stations van Lokeren en Sint-Niklaas verkorten in plaats van verlengen. Het kan immers toch niet de bedoeling zijn dat de situatie op deze drukbepende lijn verslechtert in plaats van verbetert.

Het moet toch mogelijk zijn om ten minste de huidige regeling te behouden, als een verbetering niet mogelijk is, met een maximum wachttijd van een halfuur.

Ik zou u ook willen vragen of er intussen nog nieuws is over een eventuele betere verbinding tussen Sint-Niklaas en Brussel.

09.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, dit is een vraag die ik ook in de Senaat van mevrouw Geerts heb gekregen, maar ik wil ze uiteraard opnieuw beantwoorden.

In eerste instantie dient gezegd dat het maken van dienstregelingen een heel moeilijke klus is. Er moet met veel factoren rekening worden gehouden zoals werkzaamheden aan de infrastructuur, het realiseren van aansluitingen, beschikbare treinmaterialen enzovoort. Door de dichtheid van het spoorweginet en de onderlinge interacties durven beduidende verbeteringen op één plaats van het netwerk elders weleens anders uitdraaien.

Een mooi voorbeeld hiervan is dat door de indienstneming van het viersporig baanvak tussen Leuven en Brussel, de commerciële snelheid van de ICA-treinen van Eupen en Leuven naar Oostende verhoogt, waardoor de treinen op een vroeger tijdstip in Gent aankomen. Hierdoor was het ook noodzakelijk om de dienstregeling van de ICG-treinen tussen Antwerpen, Gent en Oostende aan te passen om niet in conflict te komen met de gewijzigde ICA-treinen op het baanvak Gent, Brugge en Oostende. Vanwege een oponthoud van 14 minuten in de plaats van 11 van de ICL-treinen in het station Dendermonde is het vereist om de wisseling van stuurpost en de ontkoppeling van de motorstellen rond te krijgen. Ten slotte is de verhoging van drie minuten gerechtvaardigd om de bestaande aansluitingen in Dendermonde te vrijwaren.

Met de huidige spoorinfrastructuur en de aan de gang zijnde grote infrastructuurwerken was het op spoortechnisch vlak op dit ogenblik niet mogelijk om een meer performante treindienst aan te bieden, zo meldt de NMBS mij. De dienstregelingen vanaf 10 december 2006 zijn in principe een jaar geldig.

In december 2007 start de aanleg van het derde en vierde spoor op lijn 50A, meer bepaald tussen Denderleeuw en Brussel. Deze belangrijke infrastructuurwerken zullen een ruime impact hebben op alle treinverbindingen waarbij de dienstregelingen van de verschillende gecadanseerde treinen en piekurentreinen vanaf december 2007 opnieuw zullen gewijzigd worden. De huidige toestand is dus geldig voor een overgangperiode van een jaar. De dienstregeling van december 2007 zal naar ik hoop vermoedelijk tegemoetkomen aan een deel van de door u geuite bezwaren. Dat is de situatie op dit ogenblik.

09.03 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): Als ik de staatssecretaris goed heb begrepen, zit er voor volgend jaar misschien wel een kerstcadeautje in de pipeline voor de Wase pendelaars. We hebben het dan nog altijd over de lijn Antwerpen-Gent, maar richting Brussel zal er niets veranderen door de aanleg van een derde en vierde spoor.

09.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Neen, want de werken aan dat derde en vierde spoor zullen vanaf december 2007 starten. Die werken zullen wel de aanleiding vormen voor een grondige evaluatie van de dienstregeling vanaf december 2007.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.34 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.34 heures.*