

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

du

LUNDI 12 MARS 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 12 MAART 2007

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.36 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 Question de Mme Annick Saudoyer au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la situation de la ligne ferroviaire Mouscron-Louvain" (n° 13847)

01 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toestand van de spoorverbinding Moeskroen-Leuven" (nr. 13847)

01.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le secrétaire d'État, j'ai reçu dernièrement plusieurs plaintes de voyageurs des gares d'Herseaux et de Mouscron portant sur la suppression et/ou le retard répété des trains desservant ces deux stations. Il se trouve en effet que, depuis la mise en place en novembre des nouveaux horaires, les trains s'y arrêtant accusent systématiquement un retard important en gare de Tournai. Pour rattraper ce retard, il arrive très souvent que ces trains ne desservent pas les gares d'Herseaux et de Mouscron situées plus loin dans leur trajet.

De nombreux voyageurs sont donc pénalisés, car ils ne trouvent pas de correspondance à Tournai pour poursuivre leur trajet, accusent de fréquents retards et constatent souvent que leur train est purement et simplement annulé.

Monsieur le secrétaire d'État, la situation est devenue à ce point flagrante et habituelle qu'une pétition a été déposée. À une plainte introduite par un voyageur, le service clientèle de la SNCB a répondu: "Ces incidents ponctuels sont très regrettables, mais comme pour tous les autres moyens de transport, des impondérables peuvent toujours surgir et perturber le trafic. Nous pouvons vous assurer que tous les moyens sont mis en œuvre par les services de régularisation du trafic afin de limiter les conséquences de tels incidents".

Je puis vous dire, monsieur le secrétaire d'État, que je fais partie de ces navetteurs. Ce matin encore, j'ai déposé mon fils à 8.30 heures, et le train avait pris 20 minutes de retard. Quant au train suivant, il a accumulé 10 minutes de retard. De plus, j'ai appris qu'un train précédent avait été annulé. Nous sommes en mars; cela dure depuis le mois de novembre.

Un relevé des retards et des suppressions de train montre pourtant clairement qu'il ne s'agit pas d'événements ponctuels comme je viens de vous le dire, mais plutôt d'une situation récurrente. En outre, tout est loin d'être mis en œuvre afin de limiter les conséquences de ces incidents. Il n'y a tout simplement pas un seul jour sans retard ni suppression de train.

Permettez-moi de vous rappeler que la région mouscronnoise a toujours été desservie de manière appropriée, occupant une place de choix dans le paysage ferroviaire belge et wallon. Cependant, certains éprouvent la sensation désagréable que la direction de la SNCB souhaite, à terme, fermer la gare d'Herseaux. Le dernier recensement datant de 2005 affirme pourtant que plus de 700 voyageurs s'y croisent chaque jour. De plus, voici quelques années, en réaction aux rumeurs de fermeture qui circulaient déjà à l'époque, une pétition réunissant plus de 3.000 signatures avait été déposée.

Monsieur le secrétaire d'État, comment la SNCB peut-elle qualifier d'"impondérable" une situation qui ne s'améliore pas?

Des projets de fermeture de ces gares sont-ils à l'étude?

Quelles solutions la SNCB entend-elle adopter pour mettre fin le plus rapidement possible à cette situation?

Enfin, la SNCB envisage-t-elle de dédommager ses clients?

01.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Saudoyer, le nouveau service de trains qui a pris cours le 10 décembre 2006 a été établi en fonction des grands courants de déplacement et de développement potentiel, tout en tenant compte de l'infrastructure existante, des grands travaux en cours et de l'utilisation rationnelle du matériel et du personnel.

Les résultats pour la ligne 94 consistent en l'augmentation de la fréquence et l'amélioration des temps de parcours, principalement en semaine, là où la demande est la plus forte. Depuis le 10 décembre 2006, trois trains ICH par jour assurent la relation Mouscron-Haacht et un ICH assure la relation Mouscron-Louvain.

Les trains qui partent à 6.35 heures et à 8.35 heures à Haacht ont en effet connu des problèmes importants de régularité et ont dû être supprimés à plusieurs reprises du fait d'une réutilisation trop rapide du matériel à Haacht et des avaries survenues à ce matériel.

Sur la base d'une première réponse reçue par mon cabinet concernant votre question, j'ai demandé à la SNCB de chercher une solution. Ils viennent de me confirmer avoir mis au point une autre manière de résoudre le problème afin d'assurer plus correctement la desserte de Haacht. J'en ignore encore les détails, mais cette solution entrera cependant en vigueur avec les nouveaux horaires de décembre 2007.

Entre-temps, j'ai demandé que les services concernés du groupe SNCB assurent le suivi en permanence des causes de retard sur cette relation et mettent tout en œuvre pour résoudre dans les meilleurs délais ce problème de régularité.

De plus, il n'est nullement question de fermeture de la gare d'Herseaux, ni de l'autre gare de la ligne 94 à plus ou moins long terme.

Depuis le 1^{er} septembre 2006, les voyageurs ayant subi un retard de train en trafic national peuvent, sous certaines conditions, prétendre à un dédommagement. Sont pris en considération les retards fréquents, d'une part, et, d'autre part, les retards d'au moins deux heures à l'arrivée à la gare de destination.

Je le répète, je crois qu'on peut résoudre le problème. La SNCB m'a confirmé qu'une solution entrerait en vigueur à partir de décembre 2007, mais je n'en connais pas encore les détails.

01.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le secrétaire d'État, si vous me rassurez sur la fermeture de la gare d'Herseaux, vous m'inquiétez quant à la solution. Un an! Il faut attendre un an pour trouver une solution!

Ce matin encore, je prenais le train. Mon fils aussi! Cela signifie que les navetteurs seront indemnisés. C'est beau, mais les voyageurs n'ont pas envie de remplir des papiers chaque jour! En effet, c'est chaque jour que nous sommes confrontés à ce problème! Aucun train n'est à l'heure sur cette ligne, sans compter les suppressions de trains! Cela signifie que ce sont les jeunes étudiants qui ont tous les problèmes en arrivant à l'école: se rendre auprès du préfet pour présenter leurs excuses, etc. Il ne faut pas attendre! Nous sommes au mois de mars et la situation perdure depuis décembre dernier. Quand je vous entends dire qu'il faudra encore attendre jusqu'à la fin de l'année, soit neuf mois, pour régulariser ce problème, cela me semble long!

01.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Un délai d'un an n'est pas nécessaire pour trouver une solution. La solution ébauchée au sein de la SNCB ne pourrait entrer en vigueur qu'avec la mise en application du nouvel horaire. C'est cela le problème! Pas mal d'aspects techniques se cachent derrière cette solution.

01.05 Annick Saudoyer (PS): Mais enfin, vous n'améliorez pas un service! Vous modifiez les horaires, ce que je comprends. Mais le problème est identifié. Il est tributaire de la ligne Haacht-Louvain. Le train partant

de Louvain accuse du retard en arrivant à Bruxelles. Voilà le problème! Dès lors, pourquoi ne pas revenir à la situation antérieure lorsque le train partait de Bruxelles? De plus, on me dit qu'il y a très peu de voyageurs dans ce train Louvain-Bruxelles.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'état général de la gare de Thuin" (n° 13797)

- M. David Lavaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la situation déplorable de la gare de Thuin" (n° 14196)

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de algemene staat van het station van Thuin" (nr. 13797)

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de erbarmelijke toestand van het station van Thuin" (nr. 14196)

02.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, dans son avis 6/30 du 12 décembre 2006, le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB rend compte du triste état dans lequel se trouve la gare de Thuin, tout comme son auvent d'ailleurs.

La gare de Thuin se situe sur la ligne 130A. Cette ligne est délaissée par les trains internationaux à long parcours mais pas du tout par le reste du trafic, notamment celui de marchandises. Malgré la fermeture de ses guichets depuis 2005, cette gare compte aujourd'hui près de 320 voyageurs par jour. D'aucuns s'étonnent que certaines gares de communes voisines ont été remises à neuf et restent ouvertes au service.

À cet état général désastreux s'ajoutent d'autres problèmes. Ainsi, le seul chemin menant au quai numéro 2 donnant accès à la ligne vers Charleroi est un souterrain lugubre, mal éclairé et dangereux. Les quais de cette gare sont également très bas et rendent difficile l'accès pour les personnes âgées et les enfants. Inutile de vous dire que cette gare n'est pas du tout prévue pour les personnes handicapées.

À cet égard, j'aimerais que vous me confirmiez, monsieur le secrétaire d'État, que la SNCB va prêter attention à cet état des lieux effectué par le Comité consultatif des usagers et va réaliser des aménagements pour rendre cette gare plus sécurisée, agréable et attrayante dans une ville reconnue pour son attrait touristique.

02.02 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, en date du 28 octobre 2005, la SNCB Holding et la ville de Thuin ont signé une convention lors de la mise en place d'un EMS (espace multiservices).

Par cette convention, la ville de Thuin s'était engagée notamment à maintenir l'accueil des usagers via une salle d'attente chauffée et ouverte lors de l'affluence des voyageurs, c'est-à-dire entre six heures et midi. La ville de Thuin s'était par ailleurs engagée à maintenir le bien en bon état d'entretien et à affecter à ses frais toutes les réparations nécessaires, y compris les grosses réparations.

De son côté, la SNCB Holding a confirmé sa prise en charge technique et financière du renouvellement de la marquise pour un montant de 70.000 euros.

Vous avez, comme nous, pris connaissance de l'avis 6/30 du Comité consultatif des usagers auprès du groupe SNCB relatif à l'accueil en gare de Thuin. Ce rapport, que les auteurs qualifient eux-mêmes de sombre et franchement négatif, dresse le tableau d'une gare tombée dans un état de décrépitude très avancé.

Dès lors, mes questions sont les suivantes.

Pouvez-vous m'indiquer si l'occupant désigné dans la convention, à savoir la ville de Thuin, a l'intention d'entreprendre des travaux et a-t-elle soumis ceux-ci à l'accord écrit de la SNCB Holding, comme prévu dans la convention?

Dans la négative, la SNCB Holding, en l'absence de réaction de la ville, envisage-t-elle de dénoncer cette convention selon les modalités prévues et de procéder elle-même à des travaux?

Enfin, la SNCB Holding prévoit-elle le renouvellement de la marquise de cette gare et dans quel délai?

02.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, chers collègues, le groupe SNCB a répondu à l'avis du Comité consultatif des usagers, le 1^{er} mars 2007. Des copies de cette réponse sont à votre disposition.

Comme vous l'avez dit, la SNCB Holding et la ville de Thuin ont signé, en 2005, une convention dans le cadre des espaces multiservices (EMS).

La Direction patrimoine a aujourd'hui cédé le bâtiment à la ville. Néanmoins, tous les travaux importants devront être soumis à l'accord préalable de la SNCB Holding. Des réunions de concertation ont déjà été organisées en ce sens.

La SNCB Holding prendra en charge financièrement le renouvellement de la marquise dès que la ville fera procéder à la rénovation de la gare.

02.04 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le secrétaire d'État pour sa réponse ou tout du moins pour la réponse donnée par la SNCB dans le cadre de l'avis rendu par le Comité consultatif.

Selon moi, il est assez déplorable que, lorsque deux pouvoirs publics sont liés par une convention, on en arrive à des quiproquos tels que ceux dont question.

Quand on voit dans quel état se trouve cette gare - quelles que soient les responsabilités -, on ne peut que désapprouver les mesures qui ont été prises ou plutôt qui n'ont pas été prises pour la gare de Thuin.

Les responsabilités semblent visiblement partagées.

Pour ma part, je me demande si la SNCB ne devrait pas montrer l'exemple et réaliser sa part du chemin dans le cadre des dispositions prévues dans la convention.

02.05 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je tiens à remercier le secrétaire d'État pour sa réponse.

Monsieur le ministre, selon moi, la SNCB holding devrait avoir une démarche active pour "secouer" un peu la ville. La convention prévoit des modalités selon lesquelles la SNCB peut mettre la ville en demeure d'effectuer ces travaux. Des astreintes financières pourraient notamment être imposées si la ville reste inactive. Peut-être faudrait-il faire peur à cette dernière pour qu'elle décide de prendre les choses en mains, comme le prévoit la convention.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Dirk Claes aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gratis treinvervoer tijdens het verkiezingsweekend" (nr. 14567)

03 Question de M. Dirk Claes au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la gratuité des trains pendant le week-end des élections" (n° 14567)

03.01 Dirk Claes (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, zoals u weet ligt de verkiezingsdatum vast op 10 juni. In 2003 zei men nog dat men de verkiezingen zou houden op 18 mei, zodat de studenten in alle vrijheid kunnen deelnemen aan de verkiezingen en ook gemakkelijk kunnen gaan stemmen. Blijkbaar speelt dat nu geen rol meer. De studenten zullen zich dus moeten verplaatsen, indien zij zelf actief willen deelnemen aan de verkiezingen van 10 juni.

In 2000 en 2003 waren er niet alleen speciale regelingen voor studenten, maar ook voor mensen die moesten werken, voor mensen die verhuisd waren, voor mensen die in gezondheidsinrichtingen verbleven

en voor senioren. Ook de studenten genoten toen dus een speciaal tarief. Zal dat in 2007 opnieuw het geval zijn?

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel personen hebben tijdens de vorige federale verkiezingen in mei 2003 en tijdens de verkiezingen in 2000 gebruikgemaakt van de toen reeds uitgewerkte mogelijkheden? Waarom werd er geen gratis treinvervoer aangeboden ter gelegenheid van de gemeenteraadsverkiezingen op 8 oktober 2006?

Ik kom tot mijn belangrijkste vraag. Bent u bereid om gevolg te geven aan deze suggestie en een initiatief te nemen, zodat de studenten gratis aan hun stemplicht kunnen voldoen?

03.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Claes, ik meen dat u van verkeerde informatie bent uitgegaan, want zoals steeds zal de NMBS het biljet "kiezers" bij de verkiezingen aanbieden. Dat zal dus ook gebeuren in juni 2007. Tijdens de recentste gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2006 was dit biljet ook beschikbaar. Toen maakten 1.128 reizigers gebruik van dat biljet. In mei 2003, voor de federale verkiezingen, waren het er 5.286.

De NMBS voorziet bij elke verkiezing in een biljet "kiezers", dat geldig is voor de kiezers die niet meer verblijven in de gemeente waar zij moeten stemmen, voor studenten die omwille van hun studies in een andere gemeente verblijven dan die waar ze op de kiezerslijsten ingeschreven zijn, voor personen die verblijven in een ziekenhuis of een gezondheidsinrichting die gelegen is in een andere gemeente dan die waar zij op de kieslijsten ingeschreven zijn en, ten slotte, voor kiezers die loontrekkende zijn en hun beroep uitoefenen in het buitenland of in een andere gemeente dan de gemeente waar zij moeten stemmen, alsook hun inwonende familieleden die stemplichtig zijn. Dat is de wet. De wet wordt altijd toegepast. Dat is gebeurd in oktober 2006 en het zal evengoed gebeuren in juni 2007.

Of de verkiezingen nu plaatsvinden op 18 mei of 10 juni, de studenten moeten hoe dan ook overkomen om te stemmen. Zij zullen gebruik kunnen maken van een gratis biljet.

03.03 **Dirk Claes** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Voor studenten is het natuurlijk minder evident om midden in de blokperiode over te komen.

03.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: (...)

03.05 **Dirk Claes** (CD&V): Dan zijn ze echt met de examens bezig. Dat is toch nog een verschil.

Wij hebben de kieswet veranderd. Wij hebben de leeftijd voor bijzitters verlaagd tot 18 jaar. Wij hebben de studenten al moeten vrijstellen, want normaal gezien zou men vanaf de leeftijd van 18 jaar opgeroepen kunnen worden als bijzitter of zelfs als voorzitter. Eerst keurt men een wet goed en nadien moet men aanpassingen doen. Wij hebben daarvoor destijds gewaarschuwd in de commissie en voorgesteld om de leeftijd tot 24 of 25 jaar te brengen.

03.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het ging over de trein.

03.07 **Dirk Claes** (CD&V): Ja, we zullen het daar later over hebben.

Alleszins hebben in oktober toch minder studenten er gebruik van gemaakt. Vandaar dat ik misschien ook niets teruggevonden heb over die 1.800. Het is alleszins goed dat de studenten die toch zelf willen komen kiezen en ook die andere personen, op 10 juni zullen kunnen gebruikmaken van het gratis vervoer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le coût du transport de marchandises par rail" (n° 14045)

- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'offre et le coût du transport de marchandises par rail" (n° 14337)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de kostprijs van het goederenvervoer per spoor" (nr. 14045)

- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het aanbod en de kostprijs van het goederenvervoer per spoor" (nr. 14337)

Le **président**: Monsieur Chastel, voulez-vous poser vos deux questions en même temps?

04.01 Olivier Chastel (MR): Oui, monsieur le président, d'autant plus que la deuxième question devait annuler la première.

Ma question vise effectivement l'offre et le coût du transport de marchandises. Lors de différentes visites d'entreprises sidérurgiques de la région de Charleroi, un problème a été soulevé quant au transport de leur production. Alors que ces sites sont aménagés pour que les marchandises puissent transiter par la voie ferrée, près de la moitié de la production est maintenant acheminée par route. Il y a deux ans, la SNCB a en effet doublé le prix de ses services et les entreprises se sont alors tournées vers d'autres types de transport.

Ce sont plus d'un million de tonnes, en tenant compte des productions des usines sidérurgiques de la région de Charleroi, qui transitent ainsi par les routes, vu le coût trop élevé du transport par rail. Cela génère également un afflux supplémentaire de poids lourds pour toute la région et en particulier pour le centre-ville de Charleroi.

Alors que la Région agit en faveur d'un meilleur environnement et que nous voulons favoriser le développement durable et réduire tous les types de pollution, cette situation me paraît aujourd'hui vraiment insensée.

Les problèmes liés au transport ferroviaire de marchandises sidérurgiques ne se limitent malheureusement pas au seul prix. Au-delà de l'aspect financier, les usines sont confrontées à une inadéquation des services de la SNCB par rapport à leurs besoins (indisponibilité de matériel et délais de livraison trop longs). La SNCB doit pouvoir leur offrir un service correspondant à leurs contraintes de délais de livraison et aux quantités transportées mais c'est loin d'être le cas aujourd'hui. Ainsi, pour une même destination, le transport par route prendra trois jours alors qu'il en faudra cinq fois plus pour le rail.

À cet égard, monsieur le secrétaire d'État, en ce qui concerne les augmentations de tarifs et les possibilités d'offrir un service attractif à ces entreprises sidérurgiques, j'aurais voulu savoir quelle réponse allait donner la SNCB.

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Chastel, bien que les activités de B-Cargo et ses tarifs relèvent du choix commercial de l'entreprise, je peux vous répondre que, du côté de B-Cargo, on constate que:

1. les prix de l'ensemble des contrats du principal client sidérurgiste régional sont restés inchangés durant la période 2003-2006 dans le cadre d'un accord qui garantissait la stabilité des prix en échange d'un maintien des parts de marché de B-Cargo. Cet accord a été respecté;

2. les prix de l'ensemble des contrats stratégiques du second client sidérurgiste régional ont augmenté moins vite que l'inflation sur la même période (de l'ordre de 1 à 1,5% par an) et la répartition modale n'a pas été modifiée;

3. l'ensemble de ces contrats vient d'être renouvelé à la satisfaction des parties pour la période 2007-2009.

Quant à la politique commerciale de B-Cargo concernant l'offre, il y a lieu de rappeler qu'il s'agit d'une activité non subsidiée qui doit atteindre l'équilibre économique au risque de disparaître.

Monsieur Chastel, j'attire votre attention sur le fait que nombre des transports évoqués s'effectuent à très courtes distances et qu'il est, dès lors, très difficile d'atteindre la rentabilité des moyens mis en œuvre.

04.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Elle

contraste furieusement avec ce que les responsables des entreprises nous relatent en ce qui concerne la relation avec la SNCB. Toujours est-il qu'aujourd'hui plus de la moitié de la production est transportée par route. Ce n'était pas la volonté première de ces entreprises qui connaissent évidemment bien les conséquences de ce transport routier mais la SNCB, tant en matière de prix qu'en matière d'attractivité d'offre, n'est pas compétitive.

Aujourd'hui, seule la moitié de la production continue à être transportée par la SNCB qui n'a pas l'air de s'en émouvoir, ce que je trouve particulièrement déplorable.

04.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Bien qu'il s'agisse d'une activité non subsidiée, j'ai tout de même décidé de répondre à votre question mais je ne peux vous en dire davantage. De votre côté, vous pouvez toujours prendre contact directement avec la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de communautaire koppelafspraken bij de overname van collectplatformen" (nr. 14003)

05 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les accords communautaires jumelés lors de la reprise de plates-formes de collecte" (n° 14003)

05.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, voorafgaandelijk wil ik even zeggen dat er vandaag van mij ook twee vragen op de agenda staan die bedoeld waren als schriftelijke vragen en die ook zo werden ingediend. Ik zal die vragen vanmiddag dan ook niet mondeling stellen om de agenda niet onnodig te verzwaren. Het zou wel fijn zijn als ik de voorbereide antwoorden op die twee schriftelijke vragen zou kunnen meekrijgen.

Ik kom nu tot mijn vraag over de communautaire koppelafspraken bij de overname van collectplatformen.

De Post is in een volledige periode van transformatie, van een rationelere organisatie van de activiteiten. Het is duidelijk dat iedereen daarvoor een inspanning moet doen.

Ik verneem dat er afspraken zijn over de overname van de postinzamelingcentra, de collectplatformen. Met name zouden er afspraken zijn voor de situatie van Oostende en Libramont. Om de inspanningen evenredig te verspreiden of om de lasten van het hervormingsproces te delen, werd afgesproken dat die twee collectplatformen ook overgeheveld zouden worden naar de grote sorteercentra in de buurt, respectievelijk Oostende naar Gent en Libramont naar Luik.

Ik wil daarvan even het bilan opmaken. Over de situatie in Oostende werden er al specifieke vragen gesteld in deze commissie. De stand op vandaag is dat men in Oostende is moeten afslanken naar negen tot elf mensen – dat aantal laat ik nog even in het midden. Alle diensten zijn er verhuisd. In Libramont zouden er echter nog dertig mensen aan de slag kunnen. Een deel van de activiteiten, in weerwil van de vorige afspraken, zou toch nog ter plaatse kunnen blijven. Dat is eigenlijk niet echt rechtvaardig voor de mensen die aan Vlaamse kant mee de afspraak hadden ondertekend en die ook bereid waren om de inspanning te leveren om de toekomst van het bedrijf De Post veilig te stellen.

U hebt vroeger nog geïnsinueerd dat ik van De Post een communautair dossier zou maken. Dat is allerm minst het geval. Doch, het is precies door de bedrijfspolitiek die gevoerd wordt, dat een aantal zaken communautair worden vertaald en evenredig worden verdeeld, wat in dezen voor mij geen onoverkomelijk probleem is. Als we het bilan opmaken, zien we eigenlijk dat de uitwerking van een dergelijk akkoord toch niet helemaal correct in zijn werk is gegaan.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn vragen zijn de volgende.

Klopt het dat er voor zo'n hervormingsproces ook communautaire verdeelsleutels gehanteerd worden? Dat zou eigenlijk wat laakbaar kunnen zijn. In een zeker rationaliseringsproces zou gewoon nagegaan moeten worden wat al dan niet kan voor het bedrijf.

Waarom werd er met twee maten en twee gewichten gewerkt? Waarom zijn er extra concessies na het akkoord gedaan voor de Waalse kantoren en niet voor de Vlaamse?

05.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, wat de centralisatie van de aanvoer van buitenlandse briefwisseling in de sorteercentra betreft, de briefwisseling uit het Verenigd Koninkrijk komt rechtstreeks aan in Gent X in plaats van in Oostende. De briefwisseling uit Luxemburg wordt rechtstreeks geleverd in Luik X in plaats van in Libramont. Dat zijn de procedurewijzigingen die voor beiden begin maart 2007 werden ingevoerd.

Rekening houdend met de transporttijd tussen Luik en Libramont en het objectief van Dag +1 kwam na gedetailleerde analyse aan het licht dat de stopzetting van de fijsortering in Libramont pas kan doorgaan zodra het sorteercentrum van Luik X per ronde kan sorteren. Daarom kan deze maatregel voor Libramont slechts ingaan in de tweede helft van augustus 2007.

De reorganisatie van Libramont zal dus in twee stappen worden doorgevoerd: wat de buitenlandse post betreft, begin maart en wat de stopzetting van de zonale sortering betreft, eind augustus.

Deze druk op de transporttijden bestaat niet voor Oostende en daar kan de reorganisatie dus in een keer gebeuren.

Zoals reeds op een eerdere vraag werd geantwoord, kunnen in Oostende elf personeelsleden verder worden tewerkgesteld op de diensten Collect. Alle betrokkenen die geen dienst bekomen in Oostende kunnen, indien zij dat wensen, worden tewerkgesteld in het nieuwe sorteercentrum van Gent.

Verschillende medewerkers hebben reeds een aanvraag tot mutatie naar Gent ingediend. Er werd een infosessie voor het personeel gehouden op 24 januari en op 30 januari bezochten de medewerkers van Collect Oostende het nieuwe sorteercentrum. Dat werd reeds meegedeeld in antwoord op een vroegere vraag.

05.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de technische uitleg.

Die is belangrijk. Er werd immers wel een informatiesessie georganiseerd voor het personeel over hun lot, maar velen hadden het communautair akkoord nog in het achterhoofd en vernamen dat elders blijkbaar geen gelijke offers moesten worden gebracht.

Uit uw uitleg van vandaag blijkt dat er daarvoor een reden bestaat en dat het een kwestie van maanden is voor de afspraken kunnen worden gehonoreerd.

Ik wil ervoor pleiten dat men ook deze component in de voorlichting niet mag onderschatten en steeds moet meenemen in de dialoog met de betrokkenen.

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

06 Vraag van de heer **Servais Verherstraeten** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van dubbeldekstreinen" (nr. 14052)

06 Question de M. **Servais Verherstraeten** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'utilisation de trains à double étage" (n° 14052)

06.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, in de omgeving van het station van Turnhout zijn er klachten van buurtbewoners over geluidshinder van de dubbeldekstreinen, die reeds vanaf 4 uur 's morgens warm zouden draaien. In de lokale pers vernam ik dat de NMBS suggereert die treinen in de toekomst in Tielen te laten opwarmen. Het station van Tielen ligt evenwel midden in de dorpskom, zodat dat geen goed alternatief is.

Klopt het dat er plannen bestaan om de opwarming van de treinstellen in Tielen te laten gebeuren, zodra de spoorlijn er verdubbeld is?

Zijn er bij de NMBS klachten bekend omtrent de lawaaihinder in Turnhout?

Hoe laat moeten de treinstellen worden gestart om warm te draaien?

Wat stelt de NMBS voor om oplossing te bieden aan het probleem?

Wellicht doen de problemen zich ook voor in de buurt van andere stations. Waar zijn er nog klachten? Hoe worden de problemen daar aangepakt?

06.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, om het station Turnhout beter te kunnen bedienen, wordt inderdaad sinds 10 december in de piekuren dubbelmateriaal getrokken door elektrische locomotieven, ingezet in plaats van de motorstellen van Break, die de verbinding de rest van de dag verzekeren. Om elektrische locomotieven bedrijfsklaar te maken voor het eerste vertrek van de dag, is het technisch noodzakelijk om de tractiemotoren voor het vertrek een kwartier te ventileren om condensatievocht te verdrijven uit de motoren. Die ventilatie wordt verzekerd door ventilatoren in de machinekamer en gaat, helaas, met enig lawaai gepaard. De ventilatie is van zeer groot belang in periode van koude, omdat de condensatie van waterdamp in de elektrische motoren het grootst is. Ook in periodes van extreme hitte kan het nodig zijn te ventileren om de temperatuur in de machinekamer onder controle te houden.

Om de hinder tot een strikt minimum te beperken, werden aan de betrokken treinbestuurders instructies gegeven om hen op de hoogte te brengen over de hinder die de omwonenden in Turnhout ondervinden door de ventilatiegeluiden en werd hun gevraagd de duur van de ventilatie te beperken tot het absoluut noodzakelijke. De bestuurders zijn evenwel het best geplaatst om naargelang de klimatologische omstandigheden het best de noodzaak en de duur van de ventilatie in te schatten.

06.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor het antwoord. We zijn tevreden dat in dubbeldeksmateriaal is voorzien om aan de stijgende vraag het hoofd te kunnen bieden en mensen voldoende zitplaatsen op de treinstellen hebben.

Mag ik uit uw antwoord afleiden dat u niet van plan bent te muteren van Turnhout naar Tielen, waarvoor men in Tielen bevreesd was?

Wat de maatregelen betreft om aan de hinder, die onvermijdelijk is, tot het strikte minimum te beperken, blijf ik op mijn honger zitten. Betere isolatie of de inplanting van groenschermen zou de hinder voor omwonenden kunnen beperken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les motions et pétitions suite à la réorganisation des services postaux" (n° 14114)

- Mme Martine Taelman au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° 14216)

- M. Claude Marinower au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de bureaux de poste dans la région d'Anvers" (n° 14230)

- Mme Trees Pieters au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le service de La Poste à Zwevezele, Wingene" (n° 14258)

- M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du bureau de poste de Moen" (n° 14322)

- M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'assortiment des services offerts dans les différents Points Poste" (n° 14323)

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de moties en petitie naar aanleiding van de reorganisatie van de postdiensten" (nr. 14114)

- mevrouw Martine Taelman aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren" (nr. 14216)
- de heer Claude Marinower aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren in de Antwerpse regio" (nr. 14230)
- mevrouw Trees Pieters aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de dienstverlening van De Post in Zwevezele, Wingene" (nr. 14258)
- de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postkantoor van Moen" (nr. 14322)
- de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het assortiment van aanbod binnen de verschillende PostPunten" (nr. 14323)

07.01 Valérie Déom (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis de nombreuses semaines, les motions relatives aux suppressions de bureaux de poste et de boîtes aux lettres, à la suite de la réorganisation des services postaux, adoptées par les conseils communaux, se multiplient et sont envoyées aux parlementaires. À titre personnel, j'ai reçu récemment les motions adoptées par les conseils communaux de Gembloux et de Namur. Ce n'étaient pas les premières et ce ne seront sans doute pas les dernières.

Monsieur le ministre, j'ai fait mon deuil d'une réponse chiffrée précise permettant d'expliquer la raison des différentes décisions de fermeture et tel ne sera donc pas le sujet de ma question. Par contre, j'avoue être étonnée devant cette multiplication de motions mais aussi de pétitions lancées non seulement par la population mécontente mais aussi par les politiques locaux – je citerai le sp.a de Zwevegem, preuve que l'incompréhension est asexuée linguistiquement –, pétitions qui tentent de relayer leur ressentiment aux autorités politiques mais aussi aux responsables de La Poste.

Mon étonnement vient de réponses données lors de questions précédentes devant cette même commission où, après avoir rappelé que La Poste informait depuis toujours trois mois à l'avance les autorités locales des motifs justifiant la fermeture d'un bureau, vous aviez néanmoins admis que les informations concernant l'enlèvement des boîtes postales n'avaient pas toujours été communiquées de manière optimale. Vous m'aviez alors affirmé que les mesures nécessaires pour informer correctement les autorités et les consommateurs avaient été prises.

À la vue de toutes ces pétitions et de toutes ces motions adoptées, il apparaît qu'outre le mécontentement de la population, l'information reste défailante et la communication demeure problématique entre La Poste, les autorités communales et les consommateurs ou plutôt les citoyens, les usagers de ce service public.

Ainsi, monsieur le ministre, pouvez-vous me donner les informations suivantes.

1. Combien de motions La Poste a-t-elle reçues des conseils communaux à travers le pays?
2. Quel sera le sort réservé à ces motions ainsi qu'aux pétitions transmises aux responsables de La Poste?
3. Des mesures sont-elles prises afin d'améliorer l'information et la communication de La Poste envers les autorités locales et les usagers en ce qui concerne les décisions dues à la réorganisation?

07.02 Martine Taelman (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik neem inderdaad aan dat sinds in het najaar de sluiting van verschillende postkantoren werd aangekondigd, dit een hot item is in deze commissie. Er is toen gezegd dat dit pas zou gebeuren nadat in de betrokken deelgemeenten een PostPunt operationeel was. Bij nazicht op de site van De Post stellen we vast dat een aantal van deze punten inderdaad operationeel is. Voor andere is de procedure nog steeds lopende. In de pers wordt af en toe melding gemaakt van kantoren die openblijven wegens gebrek aan kandidaten voor deze PostPunten.

Er zijn twee problemen. Bepaalde van de te sluiten kantoren liggen geografisch – ondanks de relatief beperkte afstand en ondanks het feit dat het kantoor behoort tot een zelfde gemeente – toch moeilijk bereikbaar ten opzichte van het hoofdkantoor van de gemeente. Ik geef het voorbeeld van Bouwel, gescheiden van de hoofdgemeente Grobbendonk door het Albertkanaal en de E313, door twee bruggen. Het toppunt is dat er in deze gemeenten geen openbaar vervoer van de ene deelgemeente naar de andere is.

Er is ook het aspect van het stedelijk gebied ten opzichte van het landelijk gebied. Zo moeten in een druk bevolkt gebied als Berchem drie van de vijf aanwezige kantoren sluiten, met name Gitschotellei,

Diksmuidelaan en Berchem Singel, in het postsorteercentrum. Ook het postkantoor van Zurenborg sluit de deuren. Wie er dan een stadsplan van Antwerpen bij neemt, kan niet anders dan opmerken dat een behoorlijk groot deel van de stad het zonder postkantoor zal moeten stellen, terwijl er nog geen uitsluit is over de opening van zogenaamde PostPunten.

Vandaar, mijnheer de minister, mijn vragen.

Hoeveel kantoren werden inmiddels gesloten? Klopt het dat niet overal een PostPunt kon worden gevonden? Zo ja, waar niet? Wordt de beslissing tot sluiting behouden voor alle kantoren van de meegedeelde lijst? Zo nee, welke niet? Waarom niet? Werd er al een evaluatie opgesteld van de werking van de PostPunten? Met welke criteria is rekening gehouden om te beslissen tot sluiting? Moet er naast het feit dat er niet in elke hoofdgemeente of elke agglomeratie een postkantoor aanwezig is, ook niet gekeken worden naar geografische omstandigheden, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en, bijvoorbeeld, het aangehaalde verschil tussen stedelijke en landelijke gebieden?

Wat is de toestand voor de Kempense kantoren die worden gesloten? Ik som ze even op: Bouwel, Eindhout, Geel Holven, Itegem, Noorderwijk-Morkhoven, Olmen, Onze-Lieve-Vrouw-Waver, Poppel, Ravels centrum, Rijkvorsel, Sint-Lenaerts, Turnhout, Schorvoort, Westmalle en Wuustwezel. Wat is de toestand voor de enkele Antwerpse kantoren die ik net heb genoemd?

Ten slotte, mijnheer de minister, wat is de toestand met betrekking tot de functie van het drive-in loket, dat zich in de kelder van het postsorteercentrum aan de Binnensingel bevond? Is dat overgenomen door een ander postkantoor in het centrum van Antwerpen?

Wat zijn de concrete engagementen om de functies van die postkantoren te laten overnemen door de zogenaamde PostPunten, zoals bijvoorbeeld in de Delhaize van Deurne aan de Ter Heydelaan? Dank u wel.

07.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik merk dat de liberalisering bijzonder gunstig is, behalve wanneer het in de eigen achtertuin is.

07.04 **Martine Taelman** (VLD): Ik meen dat wij die discussie hier niet moeten voeren, mijnheer de staatssecretaris. Ik zou het volledig eens zijn met u als er een echte liberalisering was, maar het gaat niet op te spreken over het liberaliseren van een openbare dienst en dan de openbare dienstverlening niet te willen garanderen.

De **voorzitter**: Mevrouw Taelman, wij gaan dat debat straks verder zetten. Ik moet de staatssecretaris berispen omdat hij het debat al begonnen is voor alle vragen gesteld zijn.

Mevrouw Pieters, bij u gaat het over de dienstverlening van De Post in Zwevezele en in Wingene? U hebt het woord.

07.05 **Trees Pieters** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, of het mijn achtertuin is of niet, dit is een prangend probleem.

07.06 **Martine Taelman** (VLD): (...)

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Pieters.

07.07 **Martine Taelman** (VLD): Hij daagt mij uit.

De **voorzitter**: Daagt hij u uit? Dan zal ik hem opnieuw berispen. Mevrouw Pieters heeft het woord.

07.08 **Trees Pieters** (CD&V): Het postkantoor op het marktplein van Zwevezele maakt deel uit van de eerste golf kantoren die De Post over een aantal weken zou sluiten. De Post opent een nieuw PostPunt in een voedingszaak in Zwevezele, langs de N50 Brugge-Kortrijk, 2 kilometer buiten het centrum van Zwevezele. Het gemeentebestuur van Wingene heeft geprotesteerd tegen die sluiting maar dat heeft niets uitgehaald. Het schepencollege heeft dus beslist een rechtszaak aan te spannen om alsnog een bijkomend PostPunt in het centrum van de deelgemeente te eisen. De gemeente zegt dat De Post de overlegplicht heeft geschonden omdat het een eenzijdige beslissing van De Post betreft, wat in strijd is met de beheersovereenkomst tussen de overheid en De Post. De Post bepaalt immers dat een afschaffing van een

postkantoor dat meer dan 5 kilometer van een ander postkantoor ligt vooraf aan het gemeentebestuur voorgelegd moet worden.

Het gemeentebestuur klaagt ook aan dat de toewijzingsprocedure voor het nieuwe PostPunt niet correct is verlopen. Er waren immers twee andere kandidaten voor het PostPunt, waaronder een die gelegen is in het centrum van Zwevezele. Het contract met het nieuwe PostPunt zou reeds gesloten zijn voor het gemeentebestuur op de hoogte was van de sluiting.

Mijnheer de staatssecretaris, dit is een hele reeks aanfluitingen van wat u daarover in het verleden hebt gezegd. Ik kom tot mijn vragen.

De Post moet een minimale dienstverlening garanderen, ook na het sluiten van een postkantoor. Een PostPunt biedt in deze weliswaar een oplossing, maar in dit geval ligt het door De Post nieuwgekozen PostPunt 2 kilometer buiten het centrum van de betrokken gemeente. Mijn eerste vraag is of de minimale dienstverlening daardoor niet geschonden wordt?

Ten tweede, kan het dat een contract met een PostPunt wordt gesloten, vooraleer de gemeente op de hoogte is van de sluiting van het postkantoor? Wordt de gunningsprocedure niet geschonden ten opzichte van andere kandidaten?

De **voorzitter**: Collega's, de staatssecretaris heeft gevraagd om op de tot hiertoe gestelde vragen al te mogen antwoorden. Hij zou vervolgens de overgebleven vragen van de heer Deseyn (nrs. 14553 en 14554), die, als ik het goed voorheb, de twee laatste vragen uit de reeks zijn, apart behandelen.

Ik neem aan dat niemand bezwaar tegen het voorstel heeft. Ik geef dan ook het woord aan de staatssecretaris.

07.09 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, je vais commencer par répondre aux questions de Mme Déom.

Madame, en ce qui concerne votre question de savoir combien de motions La Poste a reçues, depuis novembre 2006, au moment de l'annonce de la fermeture de 160 bureaux en février et mars 2007 et de la communication de la décision aux différentes autorités communales concernées, La Poste a traité quelques dizaines de plaintes émanant des autorités locales. Aucune distinction n'a cependant été faite entre des motions votées par les conseils communaux et des initiatives personnelles de bourgmestres ni entre les motions de conseils communaux relatives à une fermeture de bureau et les motions faisant part d'une inquiétude quant à l'avenir de la présence de La Poste dans la commune.

En ce qui concerne votre deuxième question, La Poste m'informe que chaque motion et pétition fait l'objet d'un examen et qu'une réponse argumentée est apportée aux préoccupations exprimées.

Troisièmement, la procédure actuelle prévoit effectivement l'information des autorités communales trois mois avant la fermeture du bureau de poste. La Poste pense maintenant à encore renforcer sa communication envers les autorités communales.

En ce qui concerne la communication envers les citoyens, il existe déjà une information par affichage dans les points de vente concernés par une fermeture ainsi que par la distribution d'un toutes-boîtes dans la zone de chalandise du bureau concerné. La Poste vient en outre de renforcer sa communication via l'activation de la presse locale lors de l'ouverture des Points Poste ainsi que par le placement d'annonces dans les médias locaux.

Ik kom tot de vragen van mevrouw Taelman. Ten eerste, van de lijst van kantoren waarvan najaar 2006 de sluitingen werden aangekondigd, vinden de eerste sluitingen plaats sinds 23 februari. Ten tweede, op sommige locaties loopt de procedure voor toekenning van een PostPunt nog. De Post blijft bij de eerder aangekondigde beslissingen. Aangezien De Post de kwaliteit van de basisdiensten wil verzekeren, werd ervoor geopteerd een sluiting pas door te voeren als er in de relevante omgeving een PostPunt operationeel is. Zo dit niet het geval is, wordt beslist om de sluiting van het kantoor uit te stellen. Op uw derde vraag kan ik antwoorden dat PostPunten vrijwel goed onthaald worden en er heel wat positieve reacties zijn, zowel van klanten als van uitbaters. Deze reacties liggen in de lijn van de positieve resultaten van het pilootproject in 2005-2006. De kwaliteit van de dienstverlening van de PostPunten wordt regelmatig opgevolgd door zowel

De Post als onafhankelijke organisaties. Dit gebeurt onder meer door het ondervragen van de gebruikers, door mystery shopping en op het gebied van audit. Bij geïntegreerde partners worden ook door hun interne diensten controles uitgevoerd.

Vervolgens kan ik u antwoorden dat er eerst een macroanalyse wordt gemaakt op basis van de mogelijkheden van het beheerscontract en de doelstellingen van het strategisch plan van De Post. Daarna wordt er een microanalyse gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met, onder meer, de aanwezigheid van commerciële polen, het potentieel van de markt, de organisatie en segmentatie van het huidige retailnetwerk, de huidige infrastructuur, de economische en financiële leefbaarheid van een eigen kantoor en ook de aanwezigheid van een of meerdere Postpunten in de omgeving.

Wat ten slotte de toestand van een aantal Kempische kantoren betreft, die discussie hebben wij vroeger al gehad in de Kamercommissie. Het is werkelijk niet zinvol om elke individuele regio en lokaliteit te bespreken tijdens een vergadering van de commissie, of we moeten daarvoor een aantal weekends extra uittrekken. Ik heb voor mevrouw Taelman een gedetailleerde lijst omtrent de toestand van de Kempische kantoren. Ik zal die overhandigen. U kunt de evolutie trouwens op de voet volgen via de website. Ik zie dus niet in waarom we heel de lijst zouden moeten geven.

Ik kom tot de vraag van mevrouw Pieters. Ook daar geldt evenzeer dat dit voornamelijk een lokale situatie betreft. Specifiek voor Zwevezele ontving De Post op 22 februari jongstleden een dagvaarding. De partijen verschenen voor de eerste maal op 28 februari voor de rechtbank van eerste aanleg te Brugge. De pleidooien in deze zaak worden gehouden op 13 maart, deze week dus. In tegenstelling tot de teneur van de vraag van mevrouw Pieters is het zo dat de regels met betrekking tot de minimale dienstverlening die De Post moet respecteren en die zijn weergegeven in het vierde beheerscontract, bepalen dat er in elke gemeente minstens een kantoor met een volledig assortiment aan diensten moet aanwezig zijn en dat voor elk postaal servicepunt met een basisassortiment er minstens een ander postaal servicepunt moet zijn met een volledig assortiment aan diensten op een maximale afstand van tien kilometer over de weg. In de gemeente Wingene voldoet De Post aan deze verplichtingen.

Ik kom dan bij uw tweede vraag: dient men het verloop van de gunningsprocedure los te zien van het sluiten van een postkantoor? Er kan inderdaad een contract met een partner worden afgesloten, los van de sluiting van een kantoor. Hierdoor wordt de gunningsprocedure niet geschonden. Naast een brede bekendmaking, gericht aan alle mogelijke geïnteresseerde actoren, wordt het gemeentebestuur op de hoogte gebracht van de opening van een lokale markt voor toekenning van een PostPunt. Er volgt dan een ruime periode voor kandidaatstelling. Na beoordeling van de ontvangen kandidaturen en de offertes ingediend door de geselecteerde kandidaten, wordt op basis van een vooraf vastgestelde en objectieve set van criteria bekeken of er een geschikte partner kan worden gevonden. Ik meen dat ik dit al zeven keren heb gezegd in deze commissie.

07.10 Valérie Déom (PS): Monsieur le secrétaire d'État, votre capacité à accepter le flou des réponses de La Poste à des questions précises m'étonnera toujours.

Jusqu'à preuve du contraire, La Poste - pour ma part, je n'ai jamais été en faveur de sa libéralisation -, est toujours un service public.

À la question de savoir combien de plaintes et de motions ont été déposées, La Poste répond: quelques dizaines. S'agit-il de 20, 30 ou plus? On ne sait pas. Quelques dizaines, c'est quand même assez vague.

Il est hallucinant que La Poste ne puisse pas nous dire précisément - je rappelle que la question a été déposée le 7 février, c'est-à-dire, il y a plus d'un mois - combien de plaintes elle a reçu. Elle est pourtant d'abord au service du citoyen. Autrement dit, que ces plaintes soient déposées sous forme de pétitions - vous ne m'avez d'ailleurs pas dit quel sort leur était réservé - ou qu'elles soient exprimées par la bouche des représentants locaux ou fédéraux, elles devraient être traitées en priorité.

Une réponse qui consiste à faire état de "quelques dizaines de plaintes" est, selon moi, insatisfaisante.

En outre, j'ai pris acte du fait que La Poste allait procéder à l'examen des différentes motions et donner une réponse argumentée. J'ose espérer que cette réponse ne ressemblera pas à celle que vous m'avez fournie lorsque, à l'instar de Mme Taelman, je vous ai interrogé sur les différents bureaux et qui consistait à dire que l'on me donnerait une réponse écrite, réponse qui ne contenait aucun élément chiffré justifiant la fermeture

du bureau de poste et qui se contentait de reprendre les grands principes qui sont d'ailleurs ressassés depuis des mois.

Monsieur le ministre, je voudrais savoir dans quel délai La Poste compte répondre aux motions et aux pétitions qui ont été envoyées par les conseils communaux et les citoyens. J'espère que vous insisterez auprès de La Poste pour qu'elle donne une réponse argumentée plutôt que de se contenter de ressasser des principes comme elle a malheureusement l'habitude de le faire. Cela permettrait aux autorités locales de mieux relayer les informations au niveau des citoyens et des usagers.

07.11 Martine Taelman (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zou nog eens willen herhalen dat zolang De Post een openbare dienst is die in openbare dienstverlening moet voorzien, wij er ook op staan dat dit gebeurt. Als er een volledige liberalisering was, zou u mij niet horen.

Ik wil aansluiten bij wat mevrouw Déom zegt. U spreekt van een macro- en een microanalyse. Indien de gemeenbesturen hierover bijvoorbeeld uitgebreid zouden worden geïnformeerd en met name heel concrete cijfers en elementen zouden krijgen over waarom in een bepaalde gemeente een bepaald punt moet worden gesloten, dan zou u dat heel wat kopbrekens en heel wat tijd in deze commissie hebben bespaard. De gemeentebesturen kunnen hun inwoners dan immers op een duidelijke manier informeren.

Het is inderdaad zo dat de gemeentebesturen van de gemeenten waar er geen sluiting was heel vlug een heel positieve en blijde boodschap hebben gekregen. De andere gemeenten, waarvoor er wel problemen waren, hebben dat pas veel later vernomen, op het moment waarop het al uitgebreid in de pers was gekomen. Zij hebben hun rol dus niet kunnen vervullen. Ik zal dan ook de lijst die u mij zult overhandigen bestuderen. Ik behoud mij het recht voor om daar nog eens op terug te komen indien dat niet voldoende concreet is en de gemeentebesturen hun taak op basis daarvan niet kunnen vervullen.

07.12 Trees Pieters (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik kan mij ook aansluiten bij wat de dames Déom en Taelman hier ingebracht hebben. Ik kom hier maar sporadisch, alleen voor de postkantoren. Mijn laatste uiteenzetting dateert dus van ongeveer een jaar geleden. Ik moet zeggen dat de minister en De Post er niet in slagen een oplossing te vinden. Als ze zoveel gemeenten tegen zich in het harnas jagen, dan is dat toch een teken aan de wand. Blijkbaar zijn ze niet tevreden.

In deze situatie vindt men heel concreet dat een PostPunt op twee kilometer van het centrum van een deelgemeente als Zwevezele niet kan. De minister antwoordt daarop met een aantal standaardgegevens, komend vanuit De Post. Men wil blijkbaar alles doen verdrinken. Dit geeft echter geen antwoord op de concrete probleemsituaties in de gemeenten.

Ik blijf met een serieus probleem zitten. Er is toch een overlegplicht in alle gemeenten. Die is in het concrete geval van Wingene-Zwevezele niet vervuld. Het PostPunt was toegekend. Ik lees in het verslag van de burgemeester dat zij geen kennis gekregen hebben van de inplanting van een nieuw PostPunt of van de vergunningsprocedure. Zij zijn uiteraard ontevreden en hebben een gerechtelijke procedure aangespannen. Zoals u zei, mijnheer de staatssecretaris, moet die procedure volgende week gevoerd worden.

Het geeft geen blijk van een goede optie of van een goede oplossing, wanneer telkens voor een rechtbank moet worden geprocedeerd om al dan niet gelijk te krijgen. Had De Post vooraf, zoals beslist in de overeenkomsten, een overleg ingebouwd, dan hadden vele problemen kunnen worden vermeden.

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

*Voorzitter: David Lavaux.
Président: David Lavaux.*

08 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de reclamecampagne voor de PostPunten" (nr. 14553)

08 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la campagne publicitaire pour les Points Poste" (n° 14553)

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal die twee vragen samennemen. Ik hoop dan op een schriftelijk antwoord in verband met de situatie in Moen (vraag nr. 14322) en de vraag (nr. 14323) over het assortiment. Omdat het hier een lokale situatie betreft, wou ik deze vragen niet mondeling stellen. Uit het ingediende document blijkt ook dat dit initieel niet de bedoeling was.

Wat de reclamecampagne voor de PostPunten betreft, zal het u zijn opgevallen dat u in de kranten een paginagrote advertentie kan zien voor de PostPunten met als slogan: "Om nog dichterbij u te zijn, opent De Post PostPunten in uw buurt." U moet begrijpen dat het personeel van De Post daar wat problemen mee heeft. Ik denk dat niet alleen het personeel maar ook het grote publiek zich vragen stelt bij het feit dat daarin geld wordt geïnvesteerd terwijl er slechts zeer partiële informatie wordt verstrekt. Ik verklaar mij nader. Het is goed dat men zegt waar die PostPunten zich bevinden maar er wordt op geen enkele manier melding gemaakt van de nog bestaande postkantoren. Ik vind dat vanuit het bedrijf De Post van weinig respect getuigen voor de werknemers van De Post die wel in die kantoren te vinden zijn en niet in de PostPunten. Ook vanuit communicatieoogpunt vind ik dat toch een vreemde manier van werken. Bij het overzicht van de geografische sector maakt men immers niet eens melding van andere postale servicepunten.

Waarom werd geen melding gemaakt van de postkantoren in die buurten? Waarom kan dat wel voor de PostPunten maar werden de postkantoren daarin op geen enkele manier betrokken, nu niet en ook in het verleden niet?

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer Deseyn, op uw vraag waarom een dergelijke reclamecampagne wel voor PostPunten kan en niet voor postkantoren kan ik het volgende antwoorden. De reclamecampagne is een onderdeel van de algemene communicatiecampagne en inspanning naar de bevolking om hen te informeren over de opening van PostPunten. Dat is het nieuwe serviceconcept van De Post. De postkantoren vormen een bestaand netwerk. Daarom zijn de communicatiecampagnes gericht op producten en diensten die worden aangeboden in de PostPunten. Daarenboven bestaan er reeds communicatiemiddelen om de mensen te informeren over de lokale aanwezigheid van De Post – postkantoren en PostPunten – en gebruikt men voor de communicatie over de transformatie van het netwerk diverse communicatiemiddelen, ook op lokaal niveau.

U vraagt waarom er in dezelfde advertentie geen melding werd gemaakt van postkantoren in de buurt.

In de advertentie wordt in ieder geval duidelijk vermeld wat de complementariteit tussen beide, dus tussen PostPunten en postkantoren, is. In de advertentie worden de postkantoren dus wel genoemd.

Daarenboven is de reclamecampagne maar een onderdeel van de algemene communicatiecampagne over de opening van de PostPunten. Een campagne heeft de bedoeling de nieuwe aspecten en de nieuwe concepten van een bedrijf aan bod te laten komen. Tenslotte is de lokale bevolking al heel goed op de hoogte van de locatie van de postkantoren. Daarom werd aan de vermelding van de locaties minder aandacht besteed.

08.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik neem akte van uw antwoord.

U voelt echter dat het niet gemakkelijk is om de zaak te verantwoorden. U antwoordt dat in de campagnes net over de lokale aanwezigheid van De Post, waartoe de kantoren behoren, wordt gecommuniceerd. Dat wordt ook in de bus-aan-busfolders naar voren gebracht, maar niet in de bedoelde advertentie, hoewel dat nochtans een kleine moeite was.

U zegt ook dat er net over kantoren, PostPunten en hun complementariteit wordt gesproken. Dat lijkt mij een reden te meer om aan het lijstje – er was nog veel plaats op de pagina – ook dat ene postkantoor of de enkele postkantoren in de buurt toe te voegen.

Ik wou via een parlementair initiatief even de aandacht op het probleem vestigen. Hopelijk kan de communicatie, zo de regering dat wenst, worden bijgestuurd.

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

09 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de PostPunten in NMBS-stations" (nr. 14554)

09 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les Points Poste dans les gares de la SNCB" (n° 14554)

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Bij de operatie van het openen van PostPunten komt men plots met het streefcijfer van 10% van de te openen PostPunten in NMBS-omgevingen. Het is duidelijk dat daar een beleidslijn achter schuilt. Ik vind dat op zich geen slechte zaak. Daar komen inderdaad veel mensen en men kan de woon-werkverplaatsing combineren met het regelen van een transactie bij De Post. Dat lijkt mij niet onlogisch.

Er zijn natuurlijk wel enkele vragen, van de kant van De Post maar ook van de kant van de gebruikers van de diensten van De Post en de NMBS. Men zal niet werken met personeel van De Post. Zal het personeel van de NMBS niet te zwaar belast worden met die extra taken, met alle frustraties van dien? Men gaat snel aanschuiven aan het loket om een treinkaartje te kunnen kopen. Plots ziet men daar dan enkele mensen voor zich die allerlei posttransacties moeten vervullen. Een aangetekende brief kan ook binnen die formule. Dat is geen formaliteit, het duurt wel even langer als een ticketje voor de trein uitschrijven.

Vandaar mijn vragen. Op welke manier is dat voorbereid? Zal er een even snelle en goede bediening gegarandeerd worden van de klanten betreffende de diensten van de NMBS als ook diensten van De Post worden aangeboden? Ik ben bij u aan het goede adres aangezien u als staatssecretaris voogdij hebt over de twee openbare bedrijven. Ik had graag geweten hoe dat werd voorbereid en of er ook specifieke criteria waren voor de stations die in aanmerking komen voor het opnemen van een PostPunt. Het zou zeer interessant zijn om de stations te kennen in de diverse regio's die in de toekomst zo'n PostPunt zullen kunnen onthalen. Over welke stations gaat het? Welke criteria gebruikt men? Het is even belangrijk te weten hoe dat georganiseerd wordt en of gegarandeerd wordt dat de klanten van de NMBS niet de dupe zullen worden van het comfort dat aangeboden wordt aan de klanten van De Post.

09.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn; in eerste instantie wil ik aanduiden dat de 10% uiteraard louter een richtinggevend aspect is geweest. Het is gewoon een richtinggevend cijfer.

De PostPunten in de stations worden beschouwd als een bijkomende activiteit. Bij het indienen van de kandidatuur van een station wordt er rekening gehouden met de eigenlijke werklast voor de NMBS. Er werden alleen kandidaturen voor PostPunten ingediend waar de supplementaire werklast zonder probleem met de bestaande werklast gecombineerd kan worden. Daarom komen de belangrijkste stations niet op de lijst van de potentiële kandidaten.

Er is een pilootoefening in vier stations sinds begin 2005. Die heeft aangetoond dat de twee diensten perfect kunnen samengaan, alleen op voorwaarde dat er zorgvuldig geselecteerd wordt. De postverrichtingen aan de NMBS-loketten vergen in het algemeen een beperkte tijd. Voorrang wordt altijd gegeven aan NMBS-klanten die onmiddellijk vertrekken.

Ten derde vroeg u naar de criteria om de stations aan te wijzen die in aanmerking komen om een PostPunt te herbergen. Er wordt rekening gehouden met de activiteit van de stations op het grondgebied van de entiteiten die door De Post worden vooropgesteld voor de installatie van een PostPunt. Stations met grote activiteit, zoals ik daarnet al zei, worden niet in aanmerking genomen.

Ten slotte, de toekenning van een PostPunt hangt uiteraard af van de openstelling van de markt door De Post. De Post kan enkel de reeds gegunde en gecontracteerde PostPunten in stations opgeven, wat dat betreft. Die zijn er sinds 2005 in Kontich, Soignies en Hasselt, sinds 2006 in Kalmthout-Heide en sinds dit jaar in Vilvoorde, Waterloo en Rixensart.

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik had graag een iets vollediger overzicht gehad van wat er nog in de pipeline zit voor de komende maanden. Of is er daarover nog helemaal niets beslist?

09.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Dat hangt af van de openstelling van de markt door De Post en als dusdanig is dat geen openbare informatie, dus kan De Post dat uiteraard niet geven.

09.05 Roel Deseyn (CD&V): Bedankt.

Het is goed dat die supplementaire tewerkstelling werd verdisconteerd in de al dan niet toekenning. Om een precies een objectief antwoord te krijgen, zou eigenlijk het volume aan contacturen aan het loket becijferd moeten kunnen worden voor de nieuwe en de oude situatie. Daaruit kan dan worden gededuceerd of effectief de beleidslijn, zoals u die hier nu hebt uiteengezet, ook wordt gerespecteerd in de praktijk.

Doch, het is goed en belangrijk dat de mensen ook weten dat zij bij onmiddellijk vertrek eigenlijk voorrang hebben. Veel zal natuurlijk ook afhangen van de assertiviteit van de mensen: zij zullen dat moeten weten. Ik dring er dan ook op aan dat u in uw communicatie met de NMBS een inspanning vraagt om daarover ook te communiceren, opdat de frustraties langs beide kanten van het loket en tussen de gebruikersgroepen nietodeloos zouden toenemen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'exploitation de parkings temporaires de la SNCB à Charleroi" (n° 14186)

10 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de exploitatie van tijdelijke parkeerterreinen van de NMBS in Charleroi" (nr. 14186)

10.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, l'objet de ma question est l'exploitation de parkings temporaires à Charleroi. Il y a quelques mois, la ville de Charleroi a vendu deux parkings tubulaires à la SNCB. Ces structures ont été installées à l'arrière de la gare de Charleroi-Sud, rue de La Villette. Le permis unique d'exploitation de ce nouveau parking SNCB a été accordé par le fonctionnaire délégué de la Région wallonne pour une période de deux ans. À cet égard, j'aimerais que vous m'éclairiez sur la volonté de la SNCB d'exploiter ces structures au-delà de la période de deux ans. La SNCB a-t-elle déjà prévu une autre forme de parking en remplacement de ces installations très temporaires? La SNCB était-elle bien consciente en rachetant ces structures qu'elle ne pourrait les utiliser que deux ans?

Je m'interroge sur la chronologie des événements. En effet, la SNCB a racheté ces deux parkings relativement cher et sans savoir qu'ils allaient faire l'objet d'un permis d'exploitation particulièrement limité dans le temps.

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Chastel, la SNCB Holding n'envisage pas de démonter le parking après deux ans mais bien de l'intégrer de la meilleure manière possible à l'aménagement général du site de La Villette dans le futur. Le permis unique actuel relatif au parking à étages situé rue de La Villette a été octroyé à condition qu'une demande de permis relatif à l'aménagement global du site, à la création d'un bâti intégrant le stationnement et d'autres fonctions, soit introduite endéans le délai de validité du présent permis.

À cet effet, une réunion avec les acteurs concernés: SNCB Holding, Région wallonne, ville de Charleroi, sera bientôt organisée. Le montant investi dans l'acquisition de ce parking s'élève à 650.000 euros.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les partenariats entre La Poste et la SNCB dans le cadre de la fermeture des guichets de gare" (n° 14197)

11 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de partnerschappen tussen De Post en de NMBS in het kader van de sluiting van stationsloketten" (nr. 14197)

11.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, le 5 janvier 2005, le ministre des Entreprises publiques, Johan Vande Lanotte, et le ministre régional wallon, Philippe Courard, ont confirmé à Melreux-Hotton un partenariat visant à mettre en place des EMS (espaces multiservices)

dans la vingtaine de gares wallonnes où, conformément au plan de rationalisation "Move", la SNCB cessait la vente de ses produits au guichet.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer quel est le nombre de gares qui ont finalement fait l'objet d'une convention entre les communes et la SNCB Holding en vue de la mise en place d'un EMS? Quel est le nom des gares où cette convention a effectivement été mise en œuvre et où des travaux d'aménagement ont été effectués avec l'accord de la SNCB Holding?

Dans un courrier commun, adressé aux bourgmestres des communes concernées, le 3 février 2005, les ministres précités proposaient d'établir des partenariats avec, notamment, La Poste et Belgacom.

Pouvez-vous m'indiquer si ces deux entreprises publiques ont conclu pareil partenariat? La Poste s'est-elle installée dans des gares abandonnées par la SNCB et y a-t-elle vendu des titres de transport et, inversement, la SNCB vend-elle actuellement des produits de La Poste?

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Lavaux, pour le moment, neuf gares font l'objet d'une convention entre les communes et la SNCB Holding, dans le cadre des espaces multiservices. Ce sont Amay, Chastre, Frameries, Houyet, Philippeville, Quévy, Statte, Thuin, Tilly. Je vous transmettrai la liste.

Jusqu'à présent, seuls des travaux de faible importance ont été réalisés dans ces gares. Aucun partenariat n'a été conclu au niveau de ces gares avec La Poste et Belgacom. Je réfère également à la réponse que j'ai donnée à M. Deseyn, à savoir qu'il existe sept Points Poste dans différentes gares: Kontich, Soignies, Hasselt depuis 2005; Kalmthout-Heide depuis 2006 et, depuis cette année, Vilvorde, Waterloo et Rixensart. Si vous le souhaitez, je vous transmettrai également cette liste.

11.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ces précisions. Une fois de plus, force est de constater qu'entre les discours tenus à certains moments et la réalité des choses, il y a de la marge!

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

12 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de treinverbinding in de spits tussen Brussel en Bokrijk" (nr. 14201)

12 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'offre ferroviaire entre Bruxelles et Bokrijk aux heures de pointe" (n° 14201)

12.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een reiziger deelde mij mee dat het 's ochtends geen probleem is om vanuit Bokrijk op een vrij snelle manier in Brussel te geraken. 's Avonds is er wel een probleem.

's Morgens kan men om 07.45 uur de trein nemen in Bokrijk, om 08.03 uur in Hasselt om naar Brussel Noord te sporen. Als men 's avonds echter in Brussel Noord de trein van 18.13 uur neemt, moet men een halfuur wachten in Hasselt op een trein die in Bokrijk stopt.

Enig zoekwerk heeft aangetoond dat er sinds september 1999 geen piektrein meer stopt in Bokrijk, om de eenvoudige reden dat men snellere treinverbindingen wou realiseren tussen Genk en Brussel. Ik heb daar alle begrip voor, maar intussen is de bocht rond Leuven klaar. Wij hebben het een aantal maanden geleden samen uitgetest op een treinrit en slaagden erin veel sneller naar Brussel te sporen, zeker in de piekuren.

Ik wil ervoor pleiten om ook 's avonds ervoor te zorgen dat er nog een verbinding is waarmee de mensen vlotter in Bokrijk geraken en geen halfuur of een zelfs een uur in Hasselt moeten wachten.

12.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vautmans, ik kan mij niet herinneren dat wij samen de trein hebben genomen ...

12.03 Hilde Vautmans (VLD): (...)

12.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het antwoord op uw vraag luidt bevestigend. Vanaf de eerstvolgende aanpassing van de dienstregeling op 26 maart 2007 zal die piekurtrein ook Bokrijk bedienen.

12.05 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, dat zal de treinreizigers tevreden stemmen. Met algemene dank uit Limburg.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het vervoer van de assistentiehond door de NMBS" (nr. 14358)**

13 **Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les conditions de transport d'un chien d'assistance par la SNCB" (n° 14358)**

13.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat de staatssecretaris in een goede bui blijft met dit mooie weer.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb u al op 22 mei een vraag over dit onderwerp gesteld. Nu mogen blindengeleidehonden gratis met hun baasje mee op de trein. Dat is niet het geval voor de assistentiehond, die voor gehandicapten en mindervaliden net zo belangrijk is als de blindengeleidehond voor slechtzienden. U hebt toen op mijn vraag geantwoord, ik citeer uit het verslag: "Aangezien de term assistentiehond van gehandicapten niet alleen betrekking heeft op honden die slechtzienden vergezellen, maar ook op de geleidehonden die andere categorieën van gehandicapten begeleiden, wil ik dat de NMBS zou overwegen om haar reglementering uit te breiden en het kosteloos vervoer toe te kennen voor een afgerichte hond die een gehandicapte vergezelt". De assistentiehond mag al gratis mee met De Lijn, de TEC, de MIVB, met de regionale vervoersmaatschappijen. Alleen bij de NMBS moet men nog een ticket kopen.

Recent, op 1 februari 2007, zijn de algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers en begeleide bagage en andere prestaties in het binnenlands verkeer gewijzigd. Ik was in blijde verwachting, want ik dacht dat de bepaling zou zijn aangepast. Wat bleek echter? Men heeft nagelaten om die wijziging door te voeren. Ik begrijp eigenlijk niet goed waarom. Een assistentiehond heeft immers ook een toegankelijkheidsattest. Het spreekt voor zich dat ik niet pleit voor het gratis meenemen van alle honden op de trein. Het gaat hier wel degelijk om assistentiehonden.

Vandaar mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, hebt u aan de NMBS gevraagd om een aanpassing door te voeren?

Ten tweede, waarom gebeurde dat niet bij de recentste wijziging?

Ten derde, de meeste hoopvolle vraag, komt er nog een aanpassing en wanneer?

13.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Vautmans, u gaf lezing van mijn antwoord van 22 mei 2006. Wat in voornoemd antwoord echter ook stond en wat u niet wilde herhalen, is dat in dat verband een aantal praktische modaliteiten worden onderzocht, bijvoorbeeld de identificatie van de reiziger én zijn hond.

Na uw vraag van 22 mei 2006 heb ik, zoals ik u ook beloofde, aan de NMBS gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken om voor assistentiehonden in het algemeen hetzelfde, gunstige regime als voor de geleidehonden van de blinden toe te passen. De NMBS reageerde positief en beloofde mij op mijn vraag in te gaan.

Een praktisch probleem bij het verzoek is echter dat de NMBS vraagt dat een onmiskenbare identificatie van de assistentiehonden mogelijk is. Op dit ogenblik leveren de opleidingscentra voor bedoelde honden een toegankelijkheidsattest aan dergelijke assistentiehonden af. Het attest zou als identificatiemiddel kunnen dienen, ware het niet dat elk opleidingscentrum zijn eigen attest aflevert. Zowat alle opleidingscentra en betrokken federaties zijn voorstander van één uniform attest, als bewijsmiddel dat de hond in kwestie zijn

opleiding als assistentiehond volledig heeft doorlopen.

Een voorstel tot een eenvormig toegankelijkheidsattest werd al door heel wat opleidingscentra goedgekeurd. Het attest zou er dus vrij snel kunnen komen.

De NMBS heeft mij toegezegd om, zodra de onmiskenbare identificatie van de hond zal zijn geregeld, assistentiehonden gratis toegang op de treinen te verlenen, mits de hulpbehoevende een dergelijk toegankelijkheidsattest kan voorleggen.

13.03 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik vind het antwoord enigszins somber. Ik had gehoopt dat de zon iets meer zou doen.

Ik snap het niet goed. De Lijn, de TEC en de MIVB kunnen op basis van de verschillende toegankelijkheidsattesten wél gratis toegang verlenen. Ik begrijp niet goed waarom de NMBS dan zo moeilijk doet.

De gewone reiziger is best bereid om voor zijn hond te betalen. Er zal dus van fraude weinig sprake zijn. Vaak kan ook gewoon visueel het onderscheid tussen een assistentiehond en een gewoon, meereizend huisdier worden gemaakt.

Ik was van oordeel dat tussen mei 2006 en maart 2007 er voldoende tijd was om de praktische problemen te overbruggen, wat niet het geval is. Ik kan dus alleen maar aandringen. Indien voor een eenvormig toegankelijkheidsattest wordt geopteerd, zullen wij nog maar eens een legislatuur verder zijn. Ik hoop echt dat de NMBS op dat vlak praktisch kan zijn en iets sneller kan gaan.

Ik ben er zeker van dat, indien de staatssecretaris nogmaals aan de kar duwt, het voorstel erdoor komt en dat wij in de volgende reglementswijziging de gratis toegang voor assistentiehonden zien verschijnen. Mijnheer de staatssecretaris, daarop hoop en reken ik echt.

De **voorzitter**: Mevrouw Vautmans, in dat geloof willen wij leven en sterven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les augmentations tarifaires et le calcul du taux de régularité" (n° 14338)

14 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de tariefverhogingen en de berekening van het stiptheidspercentage" (nr. 14338)

14.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, cette question vise les augmentations tarifaires et les calculs du taux de régularité. C'est de nouveau le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB, dans son avis 07/24 du 1^{er} février 2007, qui s'interroge sur la méthode de calcul du taux de régularité utilisée par la SNCB et servant de base à l'augmentation tarifaire. Or, cette méthode semble aujourd'hui inadaptée à la réalité.

Le calcul du taux de régularité ne tient compte, en effet, que des trains comptabilisant un retard maximum de cinq minutes en gare terminus, mais ne prend pas en considération les retards supérieurs, les trains supprimés ou encore les correspondances ratées en cours de route. Pour la période 2005-2006, ce taux était de 94,8%, tandis qu'il s'élevait à 95,1% pour la période précédente.

Le Comité consultatif s'étonne également de la forte différence entre l'augmentation moyenne du prix des billets de 1,74% et celle du tarif des cartes mensuelles à trajet fixe, de 4,62%. Les formules Pass et la Key-Card n'ont pas subi de hausse de prix en 2007, mais il ne serait pas correct d'infliger aux clients une forte augmentation en 2008 sous le prétexte que ces formules n'ont pas été rehaussées cette année.

D'un point de vue général, l'amélioration de l'offre des trains ne va pas suffisamment de pair avec l'augmentation tarifaire. À cet égard, monsieur le secrétaire d'État, j'aurais voulu que vous m'éclairiez sur la possibilité de revoir la méthode de calcul du taux de régularité pour le prochain contrat de gestion. En effet,

le nouveau calcul doit tenir compte des retards réels, des trains supprimés, mais aussi de la vitesse commerciale des trains. Il me semble nécessaire d'intégrer ces paramètres dans la future méthode de calcul.

J'aurais aussi voulu connaître la volonté de la SNCB quant aux augmentations tarifaires pour 2008, visant notamment les formules qui n'ont pas subi d'augmentation cette année.

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Chastel, lors de la dernière augmentation tarifaire de février 2007, le prix de certains produits a proportionnellement augmenté davantage que celui d'autres produits.

Il a été décidé de majorer davantage le prix des cartes train "domicile/travail" par rapport à celui des autres produits comme les formules Pass, les cartes train scolaires et les billets. Il a en effet été considéré que le prix d'un déplacement en voiture est toujours un multiple du prix d'un même voyage en train si on tient compte des tarifs très avantageux des cartes train "domicile/travail".

La SNCB m'informe qu'elle n'a pas de stratégie arrêtée en la matière. Ainsi, aucune décision n'a encore été prise quant à l'augmentation tarifaire de février 2008. Néanmoins, je crois que trois éléments peuvent déjà être avancés.

Premièrement, l'augmentation moyenne sera vraisemblablement plus modeste en 2008 car elle est partiellement liée à la ponctualité qui, comme vous le savez, n'a pas été aussi bonne ces derniers mois.

Deuxièmement, si le gouvernement veut poursuivre sa politique de tiers payant en incitant les employeurs à prendre en charge 80% du prix de la carte train, il conviendra de soutenir cette politique par une stratégie transparente, stable et prévisible au niveau de la tarification.

Troisièmement, il apparaît que les règles statistiques qui déterminent le taux de régularité publié actuellement traduisent de façon insuffisante les retards réels vécus par les voyageurs. Je suis donc d'avis que la formule reprise dans le contrat de gestion doit être améliorée à l'occasion de la négociation du prochain contrat.

14.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse qui tient compte de la remarque du Comité consultatif des usagers.

J'espère qu'un engagement clair leur sera donné en ce sens.

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

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Miguel Chevalier aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitbreiding van het spoorwegnet in West-Vlaanderen" (nr. 14265)

- de heer Koen Bultinck aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de eventuele doortrekking van het spoor tot Koksijde-Dorp" (nr. 14377)

15 Questions jointes de

- M. Miguel Chevalier au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'extension du réseau ferroviaire en Flandre occidentale" (n° 14265)

- M. Koen Bultinck au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le prolongement éventuel de la ligne de chemin de fer jusqu'à Koksijde-Dorp" (n° 14377)

15.01 Miguel Chevalier (VLD): Mijnheer de voorzitter, hiermee gaan wij een nieuw incident openen.

Mijnheer de staatssecretaris, in de voorbije weken werd in de lokale, regionale pers in West-Vlaanderen bericht over verschillende lokale besturen, burgemeesters van gemeenten, mandatarissen in de gemeenten, en ook privépartners die recent hebben gesteld dat een uitbreiding van het spoorwegennet in hun gemeente

in West-Vlaanderen wenselijk is en voorzien is in een masterplan voor hun gemeente.

Ik heb een aantal concrete vragen.

Onder andere de stad Brugge zou vragende partij zijn voor de ontwikkeling van een lightrail die een ontsluiting zou moeten vormen tussen de stad Brugge en Zeebrugge, die dus een vlotte verbinding mogelijk zou moeten maken tussen de historische stad en hetgeen kan doorgaan als de badstad.

Een tweede zaak is de volgende. U weet dat Club Brugge droomt van een nieuw voetbalstadion. Daarvoor is het op zoek naar een locatie. Eén locatie is nu meer gespecificeerd dan de andere en geniet een duidelijke voorkeur, namelijk de bestemming in Loppem, die op ongeveer 8 kilometer van het huidige stadion ligt, maar wel dichterbij ligt bij de spoorweg. Club Brugge, of toch de financiers van Club Brugge, zouden vragende partij zijn voor de ontwikkeling van een ontsluiting tussen het treinstation van Brugge en het nieuwe stadion dat zij wensen te bouwen in de onmiddellijke omgeving van de beroemde Route 66, de lijn 66 Brugge-Kortrijk.

Een van de kustburgemeesters, van de gemeente Koksijde namelijk, is vragende partij voor een doortrekking van de spoorlijn vanuit Veurne naar Koksijde. Ik weet niet of wij dan via de route van de heer Bultinck passeren, of dat op die route ligt.

Mijnheer de staatssecretaris, ik had graag van u vernomen of de mogelijkheid bestaat om deze projecten op te nemen in het investeringsbudget van de NMBS-groep.

Bent u een uitbreiding van het spoorwegnet in West-Vlaanderen en een betere spoorwegontsluiting van onze kustgemeenten genegen? U weet dat er daar een probleem is. Bepaalde kuststeden zijn niet bereikbaar met het openbaar vervoer, misschien wel met de tram. Mijnheer de staatssecretaris, er zijn echter kustgemeenten die, bijvoorbeeld, vanuit Ieper niet bereikbaar zijn en vanuit een aantal andere gemeenten ook niet bereikbaar zijn, tenzij men effectief de trein neemt op het uiterste punt en de volledige kustlijn volgt met de tram, dan kan men die gemeenten en dorpen wel bereiken.

Meent u dat een bijkomend station voor Club Brugge op lijn 66 tot de mogelijkheden behoort indien het stadionproject van deze vereniging daadwerkelijk gerealiseerd wordt?

15.02 Koen Bultinck (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is goed dat parlementsleden af en toe naast het grote nationale werk en de grote nationale dossiers ook eens hun eigen streekbelangen of hun lokale binding duidelijk maken door middel van dat soort zeer concrete streekdossiers.

Als twee West-Vlaamse parlementsleden, behorend tot verschillende partijen, en zelfs de ene behorend tot de meerderheid en de andere tot de oppositie, gezamenlijke belangen verdedigen, dan verdient dit toch enige aandacht van u.

Mijnheer de staatssecretaris, zeer concreet gaat het over de uitspraak van de lokale burgemeester van Koksijde die een pleidooi houdt om de lokale spoorlijn vanuit Veurne door te trekken naar Koksijde-Dorp. Koksijde is een van de kustgemeenten die via het spoor totaal niet te bereiken is. In de praktijk bevindt zich op dit moment het fameuze station van Koksijde op het grondgebied van Veurne-stad.

Vermits er daar toch een aantal opportuniteiten ontstaat door de militaire basis, waar een aantal gronden vrijkomt, zou men perfect via de oude Veurnestraat de spoorlijn kunnen doortrekken naar Koksijde-Dorp.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een aantal zeer concrete vragen.

Ten eerste, werden er hieromtrent reeds gesprekken gevoerd met de NMBS, zoals de lokale VLD-burgemeester stelde?

In tweede orde, wat is daar wel of niet het resultaat van?

Ik wil inzake die principiële beleidskeuze toch wel eens afpunten bij de betrokken staatssecretaris of hij in het raam van het uitbreiden van het spoorwegnet tot een van de kustgemeenten die overweging wel of niet ernstig wil nemen. Ik meen dat het goed zou zijn dat wij daar vandaag een duidelijk antwoord op krijgen.

15.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, heren, de NMBS-groep onderzoekt op dit moment samen met de gewestelijke openbare vervoersmaatschappij mogelijkheden tot exploitatie van een lightrail op enkele van haar lijnen. Ik kan u het zeer recente initiatief in herinnering brengen van de Vlaamse minister van Mobiliteit, mevrouw Van Brempt, in het raam van haar voogdij over de gewestelijke vervoersmaatschappij De Lijn. Binnen dat initiatief is er ook een studie aangevat over lightrail. De vragen over de exploitatie van nieuwe lijnen met lightrail zal eventueel onderzocht kunnen worden in het licht van die studie.

In elk geval kan gesteld worden dat het investeringsbudget van de NMBS geen statisch gegeven is en steeds kan worden aangepast, uiteraard, aan de evoluerende noden inzake mobiliteit en het openbaar vervoer.

Wat de doortrekking betreft van het spoor tot Koksijde Dorp is er op dit ogenblik een dossier met potentieelstudie in voorbereiding. Het kostenplaatje voor de aanleg van een evenementenstopplaats bedraagt nagenoeg hetzelfde als voor de realisatie van een gewone stopplaats. Toch zal het rendement aanzienlijk lager liggen door het sporadische gebruik van de betrokken infrastructuur. Het project inzake het nieuwe stadion van Club Brugge is op dit ogenblik nog niet concreet genoeg om al definitieve uitspraken te doen over het wel of niet economisch rendabel zijn van het inrichten van zo'n stopplaats. Evenwel meen ik dat de ervaringen met het openen van een ad hocstopplaats ter gelegenheid van het wereldkampioenschap veldrijden in Hooglede-Gits hebben aangetoond dat voor dergelijke evenementen er zeker een potentieel aan reizigers is dat gebruik maakt van het openbaar vervoer.

De NMBS kan dus pas een oordeel geven over een dergelijk project wanneer er meer gegevens beschikbaar zijn, zoals een potentieelstudie. Bovendien, mijnheer Chevalier, heeft, bij mijn weten, de stad Brugge nog niet 100% zekerheid geboden over een nieuw stadion. Ik kan mij inbeelden dat Club Brugge over meer droomt dan alleen een nieuw stadion.

De **voorzitter**: Bedankt. Maak van uw dromen werkelijkheid!

15.04 **Miguel Chevalier** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, de appreciatie van de prestaties van Club Brugge laat ik voor uw rekening!

Wat Brugge-stad en de delokalisatie van een nieuw stadion betreft, denk ik dat dit niet zozeer afhangt van de beslissing van de stad Brugge. De vereniging Club Brugge heeft een aantal privé-investeerders die willen investeren in een nieuw stadion buiten de stad Brugge. Daarmee dient zich voor de gemeentes Oostkamp, Zedelgem en Loppem in de toekomst een zeer zwaar mobiliteitsprobleem aan. Als men al het verkeer moet omleiden weg van de autostrade, dan moet men overal door dorpen om het stadion te bereiken. Zelfs al is het nog niet concreet, dan zal voor de gemoedsrust van de omwonenden toch een signaal moeten worden gegeven door de NMBS of vanuit uw departement om toch een zekere garantie te bieden op een vlotte verbinding tussen het station van Brugge en het nieuwe stadion, al was het maar om het mobiliteitsprobleem voor een groot stuk te kunnen opvangen.

Ik heb begrepen dat er studies bezig zijn over de ontwikkeling van lightrail. Ik deel uw mening over de rendabiliteit en attractiviteit van dergelijke lijnen, want ik kan me voorstellen dat er waarschijnlijk zeer weinig volk de lightrail zal nemen tussen Brugge en Zeebrugge in de wintermaanden. In het zomerseizoen zal het wellicht drukker zijn en dan zal het de kwestie zijn om de flexibiliteit in die richting te duwen dat er een verschillende regelmaat is in zomer en winter. Het zou aan te bevelen zijn dat er een directe verbinding komt, al was het maar om het mobiliteitsprobleem voor een stuk op te lossen. Iemand die nu in de winter van Brugge naar Zeebrugge moet, moet twee tot drie keer overstappen om de plaats van bestemming te bereiken. Een directe lijn vanuit het centrum zou aan te bevelen zijn, ook omdat kusttoeristen met de lightrail dan rechtstreeks tot in de binnenstad kunnen geraken.

15.05 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: U beseft toch dat wanneer uw illustere partijgenoot de privatisering van de NMBS morgen werkelijkheid ziet worden, dit gewoon helemaal niet meer tot de mogelijkheden zal behoren?

15.06 **Miguel Chevalier** (VLD): Ik begrijp ten volle het gewicht van de uitspraak van de Kamervoorzitter.

15.07 **Koen Bultinck** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik ga ervan uit dat de staatssecretaris op dat vlak bij ons een bondgenoot zal vinden want wij zijn daar zeker geen voorstander van en wij zullen de

Kamervoorzitter weerwerk bieden als het gaat over een privatisering van spoorlijnen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik neem akte van het feit dat u zegt dat er een aantal studies in voorbereiding zijn inzake het al dan niet doortrekken van het spoor tot Koksijde-dorp. Ik denk dat het belangrijk is om te zeggen dat dit voor het kusttoerisme wel degelijk een belangrijk element zal zijn. Ik doe een stoute poging om een vraag naar de timing te stellen. Het zou goed zijn indien de staatssecretaris ons min of meer zou kunnen zeggen wat de timing is voor het afronden van de studie van de NMBS. Als parlementsleden maakt dit het ons toch iets gemakkelijker om een bepaald dossier op te volgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes 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 "le 'light rail'" (n° 14305)
- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les projets de trains légers" (n° 14368)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'introduction du light rail sur le réseau SNCB" (n° 14399)
- M. Stijn Bex au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la mise en service de lignes light rail" (n° 14582)

16 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "light rail" (nr. 14305)
- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de lightrailprojecten" (nr. 14368)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "lightrail op het NMBS-netwerk" (nr. 14399)
- de heer Stijn Bex aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de invoering van lightraillijnen" (nr. 14582)

16.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le secrétaire d'État, ma question concerne effectivement l'implantation de "light rail" ou trains légers sur le réseau belge, dans la mesure où plusieurs projets sont visiblement à l'étude dans les différentes régions du pays. Quatre scénarios auraient été envisagés récemment: une liaison entre Hasselt et Maasmechelen, une autre entre Eeklo et Gent Sint-Pieters, une autre entre Marloie et Liège et une dernière entre Denderleeuw et Bruxelles.

Il est certain que ce type de transport offre de nombreux avantages: rapidité, fréquence accrue, relations directes, arrêts supplémentaires. L'implantation d'un train léger dans ces différentes villes pourrait également permettre de les rendre plus attractives avec une offre de transport étendue mais aussi grâce à un nouveau matériel roulant moderne.

Monsieur le secrétaire d'État, je m'étonne cependant qu'il n'y ait qu'un seul projet qui soit à l'étude au Sud du pays. Certaines villes wallonnes pourraient également être intéressées par ce type de projet. Je me pose des questions quant aux choix effectués par la SNCB.

Je vous propose de voir si la SNCB pourrait étudier un deuxième projet sur le territoire wallon, à savoir une liaison de train léger entre Charleroi-Sud et Walcourt, sur la ligne 132 Charleroi-Couvin. Cette ligne pourrait ainsi desservir le périurbain sud de Charleroi et répondre aux attentes de nombreux citoyens. Cette zone est fortement obturée aux heures de pointe et le train léger serait une bonne alternative. Un certain nombre de points d'arrêt souffrent d'ailleurs d'une desserte insuffisante et d'horaires inadaptés aux horaires de bureau et d'école. Je vous fais cette suggestion au travers de ma question. La SNCB pourrait réaliser une analyse supplémentaire par rapport à ce projet de train léger, d'autant que la ligne 132 se termine en cul-de-sac et serait donc une ligne idéale pour expérimenter ce type de transport.

Je vous remercie par avance de me donner les intentions de la SNCB quant aux différents projets d'implantation.

16.02 Stijn Bex (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik wil mij graag bij de vraag van mijn collega aansluiten. Ik heb zelf niet echt een vraag aangaande een concreet project. In het

algemeen denk ik wel dat de mogelijkheid van de invoering van een lightrailstelsel dusdanig aantrekkelijk is dat het ook onze aandacht moet wegdragen.

Eind augustus 2005 heeft uw voorganger, samen met de Vlaamse en Brusselse minister van Mobiliteit, een bezoek gebracht aan Karlsruhe om aldaar een lightrailproject te bekijken. Op basis van een haalbaarheidsstudie liet u een jaar geleden weten dat er nog nood was aan veel denkwerk, overleg, financiële overeenkomsten, vooraleer de proefprojecten van start zouden kunnen gaan.

Volgens mij is een van de grote problemen met lightrailverbindingen dat de veiligheid gegarandeerd moet zijn, en dat is niet evident: wanneer er zeer zware treinstellen rijden op dezelfde sporen als de redelijk lichte treinstellen, dan houdt dat een risico in voor de passagiers van de lichtste toestellen. Dat heb ik mij toch laten vertellen. Maar ook werd na het treinongeval in Pécrot gestart met de aanpassing van de seingeving op ons spoorstelsel. Door de invoering van een elektronisch seingevingssysteem zou de veiligheid verhoogd kunnen worden. Die beide systemen zouden wel op een veilige manier gecombineerd kunnen worden op hetzelfde stelsel. Het blijkt echter dat die vernieuwde seingeving nog niet algemeen geïnstalleerd is.

Mijnheer de staatssecretaris, daarover wil ik u de volgende vragen stellen.

Ten eerste, het is niet evident dat de NMBS dit zou organiseren. Evengoed zou de organisatie kunnen gebeuren door de regionale vervoersmaatschappijen. In dat licht wil ik u mijn eerste vraag stellen. Welk overleg vond er aangaande lightrailverbindingen reeds plaats tussen de Gewesten en de federale overheid enerzijds en tussen de verschillende dienstverleners anderzijds?

Ten tweede, kunt u bevestigen dat de veiligheidsrisico's voor de combinatie van de twee systemen op eenzelfde stelsel verminderd zijn door het elektronisch seingevingssysteem? Op hoeveel procent van de lijnen is dat nieuwe seingevingssysteem reeds van toepassing? Welke investeringen zijn er gepland om dat nieuwe, elektronische seingevingssysteem algemeen te installeren? Wordt er daarbij – dat zou toch interessant zijn – voorrang gegeven aan trajecten die in aanmerking komen voor een lightrailverbinding?

Ten derde, welke concrete trajecten of proeftrajecten komen in aanmerking voor een lightrailproject? Gaat het al dan niet over bestaande spoorlijnen? Indien het mogelijk is, zou ik ook graag weten of er zich daarvan projecten in de provincie Vlaams-Brabant bevinden.

16.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, en ce qui concerne les questions de M. Chastel, dans l'étude de faisabilité relative à l'introduction du "light rail" sur le réseau belge, le groupe SNCB a défini trois scénarios en vue d'une exploitation éventuelle avec du matériel léger:

1. l'exploitation sur une ligne distincte sans utilisation de l'infrastructure Infrabel;
2. l'exploitation utilisant l'infrastructure ferroviaire d'Infrabel ou une partie de celle-ci;
3. l'exploitation utilisant l'infrastructure d'Infrabel et un réseau urbain existant ou à aménager.

Pour chacun des trois scénarios, le groupe SNCB a choisi une étude de cas. Le choix des cas étudiés ne signifie pas que ceux-ci emportent sa préférence et n'implique nullement un quelconque engagement de sa part.

L'étude de la liaison entre Marloie et Liège-Guillemins doit être interprétée comme une étude de scénario 2. Elle a trait à une exploitation en "light rail" utilisant l'infrastructure ferroviaire gérée par Infrabel où tant le matériel ferroviaire existant que le matériel léger circulent ensemble sur l'infrastructure ferroviaire.

Actuellement et faisant suite à cette étude de faisabilité, le groupe SNCB et les sociétés publiques régionales de transport étudient plus en profondeur le projet pilote "light rail" dans les trois Régions du pays.

Pour ce qui concerne la Région wallonne, la Société régionale wallonne de transport n'a pas encore déterminé de projet. La proposition de M. Chastel d'étudier le projet d'une liaison en "light rail" entre Charleroi-Sud et Walcourt sur la ligne 132 lui sera dès lors communiquée pour information.

Wat de bijkomende vraag van de heer Bex betreft, is het zo dat er geen project als dusdanig in Vlaams-Brabant plaatsvindt. Mijnheer Bex, u haalt ook terecht aan dat de mogelijkheid tot exploiteren van lightrail op het klassieke spoorstelsel gebonden is aan het beschikbaar zijn van een doeltreffend signalisatiesysteem. Het nieuwe ETCS-systeem kan daarvoor inderdaad de oplossing bieden. De installatie ervan is op dit ogenblik in

een eerste fase voorzien op de hogesnelheidslijnen. Naargelang de studies in verband met lightrail vorderen, kunnen er andere opties genomen worden. Op dit ogenblik is echter geen van de projecten dermate ver gevorderd dat er momenteel zinvolle uitspraken over te doen zijn.

16.04 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse. J'ai compris quels sont les trois types d'étude que veut mener la SNCB. Vous m'avez précisé qu'il s'agissait du type d'étude n° 2 pour la liaison Marloie–Liège. Qu'en est-il des trois autres: Hasselt–Maasmechelen, Eeklo–Gent et Denderleeuw–Bruxelles, vu qu'il y a quatre tracés possibles et trois types d'étude?

16.05 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Pour Hasselt–Maasmechelen, c'est le scénario 1. Pour Gent–Eeklo et Marloie–Liège, c'est le scénario 2 et pour Denderleeuw–Bruxelles, c'est le scénario 3.

16.06 Stijn Bex (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb nog een bijkomende vraag om verduidelijking. Er is in het Leuvense wat te doen rond de lightrailverbinding die via het oude tramspoor van Tervuren naar Brussel zou gaan. Die tramlijn zal gedeeltelijk moeten worden doorgetrokken. Onder wiens bevoegdheid valt dit? Moeten de voorstanders ervan zich richten tot de Vlaamse minister van Mobiliteit of tot de federale staatssecretaris, bevoegd voor de NMBS?

16.07 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Op dit ogenblik worden er studies gedaan onder de bevoegdheid van mevrouw Van Brempt. Dat is in eerste instantie de juiste persoon aan wie u uw vragen moet richten.

Ik denk echter dat mijn collega nog vrij spaarzaam zal zijn met informatie gezien de stand van het onderzoek. Ik denk dat het nu nog net te vroeg is om heel veel gedetailleerde informatie te verstrekken omdat die op dit ogenblik nog niet beschikbaar is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer Philippe De Coene aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "een nakende herstructurering bij Belgacom" (nr. 14393)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de personeelsvermindering bij Belgacom" (nr. 14441)

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het nieuwe sociaal plan van Belgacom" (nr. 14446)

17 Questions jointes de

- M. Philippe De Coene au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "une restructuration imminente chez Belgacom" (n° 14393)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la diminution des effectifs de Belgacom" (n° 14441)

- M. David Lavaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le nouveau plan social de Belgacom" (n° 14446)

17.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, Belgacom vient de confirmer l'existence d'un plan social devant toucher 1.500 employés dans les cinq prochaines années.

Selon la presse, tant les syndicats de Belgacom que vous-même, pourtant ministre de tutelle, avez été surpris par cette information. Votre cabinet a déclaré à l'agence de presse Belga que ce chiffre vous était inconnu et vous paraissait particulièrement élevé. La question n'a pas été évoquée au conseil d'entreprise avant qu'elle paraisse dans la presse. Les syndicats, pris par surprise, déclarent qu'ils n'ont pas été consultés et qu'aucune négociation n'est en cours.

Pour mémoire, je rappelle que le volume de travail a diminué de près de 40% durant ces 15 dernières années chez Belgacom. Le dernier plan social, qui touchait près de 10% du personnel, n'a pourtant pas encore deux ans.

Je m'interroge sur le mauvais exemple donné par cette entreprise publique qui n'a de cesse d'alléger le poids de son personnel, alors que le manque d'emplois constitue un des problèmes majeurs auxquels la Belgique doit faire face. Le profit à tout prix semble être une priorité plus importante dans l'échelle de valeurs de l'actionnaire qu'est l'État que la contribution au bien-être général par l'emploi.

Monsieur le secrétaire d'État, voici mes questions.

Avez-vous été informé de la décision de Belgacom de procéder à un nouveau plan social?
Comment cette information est-elle parvenue jusqu'à vous?

Pouvez-vous nous fournir une information claire sur le contenu de ce plan social, notamment le nombre d'agents et de salariés concernés, les modalités de sortie?

Pourriez-vous nous donner des chiffres ventilés pour chaque catégorie: personnel en reconversion, inaptitude médicale ou autre?

Disposez-vous de données chiffrées sur le coût de ce nouveau plan social pour l'État belge, principalement sur le secteur des pensions et sur le secteur de l'assurance chômage?

Enfin, pouvez-vous m'indiquer le montant des dividendes versés par Belgacom à l'État depuis le début 2003 jusqu'à ce jour?

17.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Lavaux, au départ ma réponse était bilingue car, au total, trois questions m'ont été soumises. Les deux autres collègues ne sont pas présents. Soit!

Monsieur Lavaux, dès le moment où la société Belgacom reprend différentes sociétés, il est clair qu'elle envisage une certaine intégration et une optimisation des différents moyens à sa disposition. Du fait de cette intégration, on peut s'attendre à ce qu'à court terme, les mêmes fonctions puissent exister simultanément deux ou trois fois.

Dans ce secteur, il est difficile de dire si ces deux ou trois emplois seront conservés. Il est effectivement normal que l'entreprise cherche des synergies. Selon moi, il est peu judicieux et prématuré de tirer des conclusions en ce qui concerne l'évolution du personnel à l'horizon 2010 et 2011. J'ai d'ailleurs été personnellement très étonné que le management de Belgacom communique une diminution de personnel de 1.500 personnes. Ce chiffre me semble relever d'une hypothèse.

De plus, on peut s'attendre à ce qu'à moyen terme, les synergies produisent leurs effets au niveau des recettes et à ce que des possibilités de croissance se créent. C'est pourquoi je pense qu'aux alentours de 2010, Belgacom nécessitera davantage de personnel et qu'il est difficile d'envisager aujourd'hui une réduction de personnel, d'autant plus que l'entreprise s'est vu assigner la mission explicite d'explorer de nouvelles possibilités de croissance.

Pour ce qui est de vos questions plus détaillées, à savoir le nombre d'agents et de salariés concernés etc., je n'ai pas encore eu le temps de calculer les différents nombres exacts.

Il me semble essentiel que nous nous réunissions au plus vite avec les syndicats afin d'apaiser le malaise social qui pourrait découler de cette annonce. Pour autant que je sache, les conseils d'entreprise des filiales et les organisations syndicales représentatives de Belgacom n'ont, jusqu'à présent, pas été informées au sujet du dossier.

Enfin, je suivrai cette affaire au cours des prochaines semaines.

17.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse et espère que les 1.500 emplois ne seront pas supprimés, de sorte que nous pourrions également partager votre optimisme relatif aux recettes et à la croissance de Belgacom. C'est en tout cas ce que nous souhaitons à cette entreprise.

17.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Vous pouvez toujours consulter sur internet les rapports annuels

de Belgacom, qui sont publiés dans la plus grande transparence, ainsi qu'il est requis pour une entreprise cotée en bourse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de 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 billets Seniors" (n^{os} 14405 et 14500)

18 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de Seniorenbiljetten" (nrs. 14405 en 14500)

18.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je reviens encore une fois sur ce dossier et je le ferai tant qu'une solution n'aura pas été trouvée à la problématique des billets Seniors.

Je suis sans cesse interpellé par les habitants de plus de 65 ans de ma région qui est éloignée du centre.

Je vous ai déjà interrogé à ce propos et me permets de revenir sur la situation spécifique des zones périphériques en matière d'utilisation de ce type de transport. Vous savez très bien que les billets Seniors ne sont pas utilisables avant 9.01 heures du matin.

Monsieur le secrétaire d'État, mes questions sont très claires. Quelle est votre position sur cette situation discriminatoire que vivent les citoyens des régions périphériques? Envisagez-vous de prendre des mesures afin de permettre à tous de voyager selon les mêmes avantages?

Il y a dix ans, j'interrogeais déjà votre prédécesseur, M. Daerden, puis Mme Durant, sur les Go Pass. Nous avons mis huit ans pour résoudre ce problème. En effet, à quelques mois de la fin de la législature, Mme Durant a cédé sur l'utilisation des Go Pass. Nous sommes à nouveau en fin de législature. Je crois que vous avez l'occasion de poser un geste historique et je compte donc sur vous pour régler la problématique des billets Seniors.

18.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Arens, en guise de décision historique, j'ai réintroduit une ligne dans le Sud-Luxembourg. Ce n'est pas mal après un an et demi comme ministre de tutelle du groupe SNCB!

L'octroi du tarif Senior est stipulé dans le contrat de gestion entre l'État et la SNCB. Ce tarif extrêmement avantageux a été créé pour stimuler les déplacements de cette catégorie de voyageurs pendant les heures creuses. C'est la raison pour laquelle ce tarif n'est accordé qu'à la condition que le voyage commence après 9 heures, du lundi au vendredi. Cette restriction horaire n'est pas d'application le samedi, le dimanche et les jours fériés.

Ce tarif n'est pas valable pendant les week-ends prolongés de Pâques, de l'Ascension et de Pentecôte ainsi que le samedi, le dimanche et les jours fériés pendant la période comprise entre le 15 mai et le 15 septembre. Il y a sans doute moins de navetteurs pendant la période estivale mais il y a plus de touristes, d'où un taux d'occupation élevé dans de nombreux trains. C'est la raison pour laquelle il n'est pas possible d'autoriser l'utilisation des billets Senior le samedi, le dimanche et les jours fériés compris entre ces deux dates.

La SNCB ne peut faire davantage exception à la règle du départ après 9 heures en fonction de la gare de départ du voyageur. Cela conduirait à toutes sortes de motifs d'exception et cela serait pratiquement ingérable pour les accompagnateurs de train. En outre, l'objectif du produit serait annihilé. Si le client souhaite toutefois voyager avant 9 heures ou dans les périodes où le tarif Senior n'est pas d'application, il a la possibilité d'utiliser d'autres formules tarifaires, certes plus onéreuses mais malgré tout avantageuses.

18.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je ne peux pas être d'accord avec la réponse de la SNCB; elle a formulé exactement la même réponse pendant dix ans au sujet des Go Pass. Finalement, la formule a été trouvée: les Go Pass sont utilisables avant 9.01 heures du matin et cela fonctionne très bien. Je sens que vous êtes convaincu de la situation discriminatoire dans certaines régions. Comme ministre de tutelle, il vous reste six ou sept semaines avant la fin de la législature qu'il faut mettre à profit pour exiger une évolution du service.

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

19 Vraag van mevrouw Trees Pieters aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stationsbuurt in Tielt" (nr. 14444)

19 Question de Mme Trees Pieters au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les environs de la gare à Tielt" (n° 14444)

19.01 Trees Pieters (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, voor de stationsbuurt in Tielt werd de komende jaren een grondige opknapbeurt aangekondigd en gepland. Er is geld voor uitgetrokken. Welke plannen precies worden gerealiseerd, is helemaal niet duidelijk. Het doel van de opknapbeurt is om het aantal treinreizigers en hun comfort te verhogen en om de overstap tussen trein en bus te verbeteren.

De gemeenteraad van Tielt heeft drie jaar geleden een plan goedgekeurd om een parkeerterrein aan te leggen op het stuk grond achter het station, dat nu dienst doet als verkeerspark voor rij scholen. De NMBS zou voor een ondertunneling onder de sporen instaan, zodat men gemakkelijk en veilig van het parkeerterrein naar het stationsgebouw zou kunnen stappen. Blijkbaar speelt de NMBS nu met een ander idee. Men zou op het terrein achter het station een bouwproject met woningen en kantoren realiseren.

Mijnheer de staatssecretaris, klopt het dat de NMBS afziet van de optie om op het terrein achter het station een parkeerterrein te maken, wat dringend nodig is – na acht uur vindt immers niemand meer een parkeerplaats – en voor een bouwproject kiest? Zo ja, wat is dan precies de vorm van dat bouwproject? Waarom maakt de NMBS die andere keuze? Waarom pas nadat de gemeenteraad na afspraak met de NMBS de plannen voor het parkeerterrein goedkeurde? Dat parkeerterrein beantwoordt immers aan een grote behoefte. In hoeverre heeft het stadsbestuur van Tielt inspraak in de nieuwe plannen? Wat zal men doen als men vasthoudt aan dat bouwproject op palen, met onder de woningen parkeermogelijkheden? Weet de NMBS dat deze optie een BPA-wijziging vereist?

19.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Pieters, ik zal uw eerste en vierde vraag tegelijk beantwoorden.

De NMBS-holding ziet zeker niet af van de optie om op het terrein achter het station, de kant van de Blekerijstraat, een parkeerterrein te realiseren. Evenwel wenst ze, gelet op de schaarste aan bebouwbare grond in Vlaanderen en gelet op de streefdoelen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangaande stationsverdichting, dat deze gronden niet louter voor een parkeerterrein wordt aangewend. De NMBS-holding streeft naar een gemengd stedelijk en hoogwaardig project waar naast het parkeren ook wonen, werken en commerciële activiteiten kunnen worden verenigd. De NMBS-holding heeft hiervoor al een aantal principeschetsen uitgewerkt voor de invulling van dit terrein. Deze schetsen werden begin 2006 met de stad besproken. De stad heeft toen mondeling te kennen gegeven dat ze bereid is het wettelijk kader RUP te creëren om dit project mogelijk te maken, op voorwaarde dat er in voldoende parkeergelegenheid voor de pendelaars voorzien blijft.

Eind 2006 werden de schetsen in het bijzijn van de stad Tielt voorgelegd aan de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen. Het was een eerste verkennend gesprek om te zien in hoeverre het project kans op slagen had.

Wat de tweede vraag betreft, het aantal parkeerplaatsen aan de achterzijde van het station zal hierdoor zeker niet gehypothekeerd worden. Het project "heraanleg stationsomgeving" voorzag al in 300 plaatsen. Indien de projectontwikkeling aan de achterzijde er komt, zal bekeken worden in hoeverre het aantal parkeerplaatsen aangepast moet worden.

Wat de derde vraag betreft, daar de stad het wettelijke kader voor het project dient te scheppen, heeft zij natuurlijk volle inspraak en zal er rekening gehouden worden met eventuele bijkomende wensen en lokale gevoeligheden. Er zijn omtrent dat onderwerp al verschillende overlegvergaderingen met het stadsbestuur geweest.

19.03 Trees Pieters (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, uit de reactie van het stadsbestuur van Tielt blijkt dat men niet zo gelukkig is met de opties die de NMBS nu neemt om haar restgronden te valoriseren. Er moet hiertoe een BPA-wijziging komen. Dat betekent dat het op zijn minst een aantal jaren in beslag zal

nemen. Ik zal het stadsbestuur op de hoogte brengen van uw antwoord en kenbaar maken dat het overleg met de NMBS en het stadsbestuur in 2006 verlopen is zoals het hoort. Tijdens gesprekken met het stadsbestuur had ik niet het aanvoelen dat dat wel degelijk zo was.

Er moet mij toch nog een bedenking van het hart. Daar liggen gronden die bestemd zijn voor parkeerplaatsen. Is het de taak van de NMBS-holding om die gronden te gebruiken voor woningen? Is de holding zo geconcipieerd dat zij ook bouwactiviteiten kan plannen en promoten? Is dat nu ook al een opdracht geworden van de NMBS-holding? Ik sta er ietwat van versteld dat de NMBS zich nu op de bouwmarkt begeeft.

19.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De NMBS-holding handelt uiteraard in samenspraak met de stad en neemt eigenlijk geen beslissingen hieromtrent. Zij heeft uiteraard wel een adviserende functie. Wie in deze situatie de bouwheer zal zijn, daar heb ik geen concreet zicht op. De holding is uiteraard een betrokken partner in dergelijke aangelegenheden, vermits zij veelal eigenaar is van de gronden rond het station.

Bovendien is het zo dat er al bijzonder weinig bouwplaatsen zijn. Het spreekt dan ook voor zich dat de holding in deze haar verantwoordelijkheid opneemt.

19.05 **Trees Pieters** (CD&V): Dit lijkt mij toch zeer ver te gaan. De NMBS geeft een ruimtelijke invulling...

19.06 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het is haar eigendom.

19.07 **Trees Pieters** (CD&V): Ja, maar heeft de NMBS de taak om op haar gronden gebouwen te plaatsen die niets met de functie van spoorweg en spoorangelegenheden te maken hebben? Kan de NMBS zomaar beslissen om op haar gronden private woningen te bouwen?

19.08 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Ik denk dat de eigenaar van de gronden mag doen wat hij wil. Bovendien zoekt de NMBS terecht naar bijkomende middelen om de diverse investeringen te gelde te maken, dat spreekt voor zich.

19.09 **Trees Pieters** (CD&V): Dat begrijp ik.

19.10 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Goed, dan zijn we het daarover eens.

19.11 **Trees Pieters** (CD&V): Ik ben toch verbaasd.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

20 Questions jointes de

- M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'accès des personnes à mobilité réduite à la gare de Bomal" (n° 14455)

- M. André Perpète au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'attitude de la SNCB vis-à-vis des personnes à mobilité réduite" (n° 14528)

- Mme Greet van Gool au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'accessibilité des gares et la politique menée en la matière par Infrabel" (n° 14580)

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toegang tot het station van Bomal voor personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 14455)

- de heer André Perpète aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de houding van de NMBS ten opzichte van personen met een beperkte mobiliteit" (nr. 14528)

- mevrouw Greet van Gool aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de toegankelijkheid van de stations en het gevoerde beleid van Infrabel" (nr. 14580)

20.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, les personnes à mobilité réduite utilisant la gare de Bomal ont reçu, dans le courant du mois de janvier, un courrier de la SNCB les avertissant que désormais elles ne pourraient plus l'utiliser car celle-ci n'était pas reprise sur la liste des installations accessibles aux voyageurs en chaise roulante. Je vous l'avoue, en tant que bourgmestre d'une commune, je n'aurais pas osé envoyer un tel courrier.

D'après ce courrier, cette gare ne disposerait pas du matériel nécessaire à l'embarquement et au débarquement de personnes à mobilité réduite et ces dernières ne pourraient plus être aidées par des agents, comme par le passé, pour des questions d'assurance. La SNCB leur propose donc de se rendre soit dans les gares de Jemelle ou de Rivage, qui se situent respectivement à 34 et 16 kilomètres de la gare de Bomal, qu'elles avaient l'habitude de fréquenter. Cette situation est inacceptable pour ces personnes qui se rendent dans cette gare depuis des années, ce qui leur permet de maintenir une certaine indépendance. Sur la commune de Durbuy, c'est aussi le seul point d'arrêt encore ouvert.

Monsieur le ministre, connaissant votre sensibilité sociale, êtes-vous informé de cette situation? Est-ce un cas unique en Belgique ou de tels courriers ont-ils déjà été envoyés?

Qu'envisagez-vous de faire pour remédier à cette situation et permettre ainsi aux personnes à mobilité réduite de se déplacer comme par le passé?

Pourriez-vous m'expliquer en quoi consiste ce problème d'assurance? Si mes informations sont exactes, si tout cela est lié à un problème d'assurance, cela me semble très important.

Comptez-vous installer des rampes mobiles ou pliables, comme cela existe dans d'autres gares, pour que les personnes à mobilité réduite puissent à nouveau prendre le train à Bomal?

20.02 André Perpète (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous partageons toutes et tous le souci de l'intégration de la personne handicapée ou à mobilité réduite dans notre société. La question de la mobilité est évidemment cruciale pour ces personnes. Sans un accès facilité aux modes de transport, ces personnes déjà fragilisées se retrouvent parfois complètement isolées, contraintes de rester chez elles et de vivre coupées du monde. Les autorités publiques ont donc le devoir de veiller à tout mettre en œuvre pour leur permettre d'assurer leur mobilité dans de bonnes conditions. Cette attention doit être toute particulière dans les communes rurales où les moyens de transport sont déjà moins fréquents et souvent moins développés.

La problématique de l'accès au train est entière pour les personnes à mobilité réduite. En effet, pour bon nombre d'entre elles, le train constitue le seul moyen de rejoindre un endroit éloigné de leur domicile, de participer à certaines activités, de faire une sortie touristique ou culturelle, bref, de pouvoir participer à la vie sociale qui s'organise autour d'elles.

Depuis le 1^{er} février dernier, en province de Luxembourg, la gare de Bomal-sur-Ourthe dans la commune de Durbuy peut recevoir un bien triste label: celui de "personnes handicapées non admises". En effet, alors que jusqu'à présent les personnes à mobilité réduite avaient accès au train grâce aux aides du personnel présent et, je tiens à le souligner, à sa bonne volonté, ce n'est plus possible désormais, même si plusieurs personnes handicapées montaient et descendaient à cette gare et en étaient des utilisateurs réguliers, parfois depuis plus de vingt ans sur la ligne de l'Ourthe.

La gare est aujourd'hui le seul point d'arrêt de la commune qui soit encore ouvert à la clientèle. Ceci a pour conséquence que les personnes concernées ne peuvent plus utiliser le train pour se déplacer à l'intérieur de cette région rurale. Naguère, une jeune femme avait pu entreprendre des études et obtenir un diplôme grâce à l'aide du personnel de cette gare qui, pendant des années, l'avait aidée à monter et descendre du train. Cela ne serait plus possible aujourd'hui.

M. Arens vient de le dire, la gare la plus proche qui soit équipée pour accueillir ces personnes se situe à 16 kilomètres - et la suivante à 34 kilomètres. Autant dire que c'est une mission impossible. Par conséquent, ces gens risquent de devoir rester chez eux, alors que les règles habituellement appliquées par la SNCB prévoient l'accès à une gare adaptée à dix kilomètres maximum d'une autre qui ne l'est pas.

Un courrier officiel de la SNCB a confirmé le fait que, dorénavant, le personnel de la gare de Bomal ne peut

plus prendre en charge les personnes à mobilité réduite. Suivant certaines informations, si un membre du personnel se blessait au cours d'un transport, il ne serait pas couvert. Si le problème se limite à cette question, il ne doit pas être insurmontable.

Monsieur le secrétaire d'État, j'aurais voulu savoir si vous aviez eu connaissance de ce problème important.

Pourriez-vous ensuite m'indiquer les engagements de la SNCB relativement à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite?

Les éléments ad hoc sont-ils repris dans le contrat de gestion?

Que représente le coût de la couverture assurantielle du personnel en place pour aider les personnes à monter et descendre du train? Est-il réellement si important qu'il suffit à supprimer la possibilité de mobilité pour des personnes qui doivent déjà affronter des difficultés particulières, compte tenu de leur état de santé?

Est-il si coûteux et compliqué d'équiper cette gare de rampes pliables?

Enfin, que comptez-vous faire pour trouver une solution au problème d'accès que connaissent les petites gares en région rurale, et en particulier à Bomal-sur-Ourthe, mais également ailleurs?

20.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank u om mijn vraag aan die van de collega's toe te voegen. Mijn vraag gaat wel niet specifiek over het station van Bomal maar meer algemeen over de toegankelijkheid van de stations en het beleid van Infrabel.

Mijnheer de minister, net als uw voorgangers hebt u al uw bezorgdheid geuit over de toegankelijkheid van de stations en het openbaar vervoer in zijn geheel voor alle personen. Mensen die in hun mobiliteit beperkt zijn, kennen op dit ogenblik nog verschillende problemen, zowel met de specifieke toegankelijkheid van de stations en het rollend materieel als met de nevenactiviteiten die inherent verbonden zijn aan het verplaatsingsgedrag. Ik denk bijvoorbeeld aan de ticketverkoop, een van de mogelijke hinderpalen. Ook het op- en afstappen van een trein is niet voor iedereen evident. Soms heeft men daarbij hulp nodig. Het is ook begrijpelijk dat niet in elk station de voorzieningen optimaal zijn en een totale toegankelijkheid verzekerd kan worden. U hebt eerder al verzekerd dat de NMBS moet streven naar een optimale toegankelijkheid voor iedereen. Dat zou toch ook een van de uitgangspunten van het gevoerde beleid moeten zijn.

Mijn verbazing was groot dat Infrabel of de NMBS een brief rondgestuurd zou hebben met daarin de melding dat het helpen van personen met een handicap geen prioriteit meer was. Meer zelfs, dit zou niet tot de taken van het personeel behoren.

Vandaar ook mijn vragen. Ten eerste, klopt het dat er vanuit de directie van Infrabel een brief vertrokken is naar de verschillende stations waarin sprake is van het afbouwen van de hulp aan personen met een mobiliteitsbeperking? Zo ja, gaat u dan akkoord met die werkwijze en met de inhoud van de brief? Is er overleg geweest tussen u en Infrabel? Kan Infrabel die richtlijn op een of andere manier onderbouwen of uitleggen?

Ten tweede, wat kunt u doen als Infrabel die richtlijnen zou hebben verspreid onder de werknemers zonder dat er eigenlijk overleg is geweest? Wat zijn daarvan de concrete implicaties op het terrein?

Ten derde, wat kunt u verder nog doen om de toegankelijkheid in zoveel mogelijk stations te verzekeren?

Ten vierde, bestaan er procedures waardoor u automatisch op de hoogte wordt gesteld of gehouden van het door de verschillende NMBS-entiteiten gevoerde beleid? Als dat niet het geval zou zijn, kan dat dan alsnog worden opgenomen in het beheerscontract met de verschillende entiteiten van de NMBS?

20.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, chers collègues, à propos de vos questions, ma réponse se divise en une partie plutôt générale et en une partie spécifique qui concerne la gare de Bomal.

En ce qui concerne l'accessibilité de ces gares aux personnes à mobilité réduite, le groupe SNCB s'efforce de trouver un équilibre entre la situation idéale telle qu'elle est souhaitée par les personnes handicapées et une situation acceptable sur le plan financier.

L'accessibilité des gares dépend non seulement de la présence d'une rampe mobile, mais aussi de la présence de personnel apte à utiliser la rampe mobile. Les quais doivent également être accessibles. Il n'est donc pas possible de généraliser l'usage des rampes mobiles dans toutes les gares.

Actuellement, dans de nombreuses gares, les voyageurs en chaise roulante doivent traverser les voies sur des traversées à niveau pour atteindre les quais. C'est pourquoi la SNCB prévoit d'équiper un plus grand nombre de gares d'ascenseurs ou de plans inclinés permettant un accès aisé aux quais. L'objectif est de constituer un réseau de 93 gares spécialement équipées pour les personnes à mobilité réduite et bien réparties géographiquement sur tout le réseau.

Le contrat de gestion actuel prévoit qu'à l'horizon 2008 et dans la limite des moyens budgétaires disponibles, les quais de 24 des 50 gares belges les plus importantes, équitablement réparties sur l'ensemble du territoire, soient rendus accessibles selon le concept d'accessibilité totale au moyen d'ascenseurs, de rampes et de dispositifs équivalents. La SNCB garantit quant à elle, dans ces 24 gares, une assistance aux personnes à mobilité réduite.

De plus, la SNCB a mis en service un numéro d'appel national auquel les personnes à mobilité réduite peuvent s'adresser en semaine ou durant le week-end pour obtenir toutes les informations nécessaires pour effectuer leurs déplacements en train dans les meilleures conditions.

Mevrouw van Gool, de NMBS-Groep heeft mij bevestigd dat Infrabel geen brief heeft gestuurd naar bepaalde stations om de dienstverlening aan reizigers met beperkte mobiliteit af te bouwen.

Wij vermoeden dat er verwarring is ontstaan naar aanleiding van de brief die werd verstuurd met betrekking op het station van Bomal. Daarin wordt vermeld dat het personeel van het station Bomal niet meer zal kunnen helpen om rolstoelgebruikers in en uit een trein te heffen.

Er werd geen enkele wijziging aangebracht aan het door de NMBS-groep gevoerde beleid inzake toegankelijkheid. In het verleden probeerden de bedienden in Bomal de rolstoelgebruikers in de trein te helpen zonder oprijhelling, met alle risico's van dien voor zowel de klant als het personeel.

In de gids voor reizigers met beperkte mobiliteit wordt uitdrukkelijk vermeld dat het station van Bomal niet toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. Het dichtstbijzijnde voor rolstoelgebruikers toegankelijke station is Rivage. Andere klanten met beperkte mobiliteit, zoals blinden en slechtzienden, kunnen dagelijks worden geholpen, ook in Bomal.

En ce qui concerne plus spécialement la gare de Bomal, celle-ci est équipée de quais bas recouverts de cendrées et d'une traversée à niveau des voies. Bien que cette gare ne soit pas reprise comme gare actuelle pour les personnes à mobilité réduite, le personnel de la gare a toujours fait son possible pour aider les personnes en difficulté. Ces personnes en chaise roulante sont montées et descendues du train à bras d'homme.

Le sous-comité prévention et protection au travail a souligné les risques réels d'accidents multiples, tant pour le personnel de la gare de Bomal que pour les personnes à mobilité réduite. Dans le cas d'une telle aide, la seule solution pour satisfaire à cette demande en toute sécurité est de disposer d'une rampe mobile pour quais bas, recouverts de cendrées, laquelle doit être manipulée par deux agents. La SNCB ne dispose ni du matériel (rampe mobile), ni du personnel (deux agents simultanément) pour satisfaire à ces conditions de sécurité.

Vu les actions nécessaires pour aider à monter des gens à mobilité réduite, le risque pour le personnel n'est pas assurable dans la situation spécifique de la gare de Bomal (présence d'un employé de la SNCB et des quais bas recouverts de cendrées).

Le coût pour l'alignement des prestations supplémentaires du personnel est estimé à environ 50.000 euros par an.

La SNCB compte équiper dans les plus brefs délais la gare de Marloie. Celle-ci dispose du personnel nécessaire et est équipée de quais hauts avec un revêtement en dur afin qu'une aide puisse être apportée aux personnes à mobilité réduite concernées.

20.05 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, vous devez le comprendre: je suis déçu par la réponse de la SNCB.

Aujourd'hui, nous disposons de nombreux moyens techniques. En l'espèce, la rampe mobile pour quais bas est sans doute la meilleure des formules mais il existe certainement d'autres formules qui permettraient aux handicapés de prendre le train à Bomal.

Je suis aussi surpris quand j'apprends que tous les agents ne seraient pas capables d'utiliser cette rampe mobile. Je crois que n'importe quel ouvrier communal serait capable, sans aucune difficulté, d'utiliser cette rampe.

Une nouvelle fois, j'insiste – je l'ai dit d'entrée de jeu connaissant votre fibre sociale – auprès de vous pour que vous fassiez le maximum pour débloquer la situation à Bomal. Marloie se situe tout de même à dix kilomètres de Bomal, si pas plus. Nous sommes dans une région rurale où les distances sont souvent longues. S'il s'agissait de quelques centaines de mètres, on pourrait le comprendre.

Je vous le dis franchement: je compte sur vous pour trouver une solution à Bomal et dans toutes les gares concernées. Cela ne coûtera pas aussi cher à la SNCB qu'elle le prétend au travers de la réponse que vous venez de nous donner.

20.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Arens, combien de membres du personnel dénombre-t-on dans la gare de Bomal?

20.07 Joseph Arens (cdH): Je ne sais pas.

20.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Une seule personne y travaille.

Il faut non seulement la rampe mobile mais aussi deux personnes pour aider la personne à mobilité réduite.

20.09 Joseph Arens (cdH): Il y a aussi les accompagnateurs de train qui peuvent donner un coup de main! Il n'y a tout de même pas des centaines de personnes handicapées qui veulent voyager en train.

20.10 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Mais ils doivent alors quitter le train et la gare pour aider cette personne.

20.11 Joseph Arens (cdH): La personne arrivera sur le quai.

20.12 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je crois qu'il faut être conscient qu'on ne peut pas simplement "just like that" placer deux personnes dans chaque gare.

20.13 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, si je suis choqué c'est parce que c'était possible jusqu'à présent. Subitement, un courrier arrive et ce n'est plus possible! Nous connaissons des personnes handicapées qui pendant des années, pour ne pas dire des décennies ont pris le train à Bomal. Aujourd'hui, pour des raisons d'assurance, ce ne serait plus possible!

Je crois que cet écueil doit être surmontable. L'obstacle ne me semble pas si important.

20.14 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Ce qui a changé, c'est que l'assurance n'accepte plus ce que les gens font volontairement à Bomal.

20.15 Joseph Arens (cdH): En premier lieu, il faut trouver une solution à ce niveau-là: soit on modifie l'assurance, soit on essaie d'avoir l'équipement requis.

20.16 André Perpète (PS): Monsieur le ministre, autant je peux me réjouir d'apprendre que d'ici 2008 – mais dans la mesure des possibilités budgétaires, avez-vous ajouté –, 24 des 50 gares les plus fréquentées vont être équipées, autant je déplore que, selon ce critère, il n'y en ait aucune dans la province du Luxembourg et certainement pas celle de Bomal.

Le mieux est l'ennemi du bien. Cette situation existait depuis des années et ne posait pas de problème particulier. Je vois que le comité de prévention des accidents, faisant une recommandation pour éviter un problème, en provoque un pour des personnes parmi les plus vulnérables de notre société. Personnellement, je regrette qu'on mette fin à un système qui fonctionnait. On ne demandait rien de plus, seulement que ce qui existait continue. Personne n'a eu connaissance du moindre accident ou incident.

C'est un mauvais signal donné en termes de transport public, plus particulièrement pour les personnes handicapées. On dit qu'il faut se détourner de la voiture au profit du transport public mais ici, on incite les gens à faire le contraire. Sauf que pour eux, il n'y a pas de solution alternative.

20.17 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben alleszins blij te horen dat het blijkbaar om een misverstand gaat en dat er vanuit de NMBS-Groep geen algemene richtlijnen zijn vertrokken om de hulp aan mensen die minder mobiel zijn, te verminderen of af te bouwen.

U weet dat ik, samen met de heer Jean-Marc Delizée in 2006 een studiedag over de toegankelijkheid van de NMBS heb georganiseerd. U kwam er zelf ook spreken. Naar aanleiding van de studiedag maakte u ook de 24 stations bekend waarin het concept "totale toegankelijkheid" zou worden gehanteerd. Daarnaast zijn er ook nog de ruimere 93 stations. Het was toen juist een van de bekommernissen van de verschillende deelnemers aan de studiedag dat de hulp die nu in heel wat stations door het aanwezige personeel vrijwillig wordt gegeven, zou worden afgebouwd of alleen nog maar in de 24 stations in kwestie zou kunnen worden gegeven.

Ik ben dus ook heel blij nu te horen dat dit niet het geval is en dat het beleid van de NMBS ter zake niet zal wijzigen. Ook de soepelheid die er in alle, Belgische stations is om waar mogelijk personen met een beperkte mobiliteit te helpen, zal blijven. De soepelheid betreft zowel de hulp op zich als het volgen van de regels, bijvoorbeeld omtrent de aanvraagtermijnen die moeten worden nageleefd om in een oprijhelling te voorzien.

Het is heel belangrijk voor de doelgroep dat het beleid van de NMBS niet wordt gewijzigd en dat ook in de toekomst hulp zal worden geboden.

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

21 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'implantation de la gare SNCB à proximité de 'Brussels South Charleroi Airport'" (n° 14579)

21 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de inplanting van het NMBS-station in de nabijheid van 'Brussels South Charleroi Airport'" (nr. 14579)

21.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, ce n'est pas la première fois que j'interviens sur l'implantation d'une gare à proximité de l'aéroport de Charleroi. Je ne suis d'ailleurs pas le seul parlementaire à être intervenu sur le sujet. Toujours est-il que l'absence de décision en la matière commence à bien faire!

La nécessité d'une gare SNCB à proximité de l'aéroport de Charleroi ne fait, aujourd'hui, plus aucun doute. Le nombre de voyageurs qui fréquentent cet aéroport est en constante augmentation. Cependant, le lieu de l'implantation de cette gare fait l'objet, depuis longtemps, de nombreux débats. Deux options sont avancées: l'une au nord de l'autoroute de Wallonie et, l'autre, au sud de cet axe, dans ce que l'on appelle à Charleroi, l'Aéropole, un zoning industriel de haut niveau qui jouxte l'aéroport.

Le choix entre ces deux options me semble pourtant relativement simple. L'implantation "nord" en bordure de l'E42 offre, en effet, le plus grand nombre d'avantages aussi bien en termes de multifonctionnalité que de coût.

Tout d'abord, l'espace en bordure nord de l'E42 est plus abondant et plus approprié pour l'aménagement d'un parking et d'une navette "people-mover" d'un kilomètre entre l'aérogare et l'aéroport. Ensuite, le coût financier global de la réalisation de la solution "nord" comparé à l'option "sud" et tenant compte des coûts comparés d'aménagement des raccordements ferrés nécessaires à la gare, apparaît clairement moins

élevé.

Les avantages financiers de la solution "nord" sont liés à la non-nécessité de construire par excavations souterraines tous les prolongements ferrés de la gare (technique très coûteuse) et à la non-nécessité d'exproprier certaines entreprises pourvoyeuses d'emplois (présentes sur la partie sud, sur l'Aéropole et dans le zoning d'Heppignies). Ce second aspect rend également la solution "nord" moins lourde administrativement parlant. De plus, l'implantation au nord de l'E42 offre des potentialités supérieures de conception architecturale, tant au plan quantitatif que qualitatif.

Enfin, la solution "nord" permet d'intégrer, à moindre coût et dans des délais de réalisation plus raisonnables, d'autres aménagements tels qu'une future nouvelle dorsale ferroviaire wallonne, de nouvelles zones d'accueil d'entreprises ou encore la liaison entre cette nouvelle gare et les deux lignes existantes (la L140 Charleroi-Fleurus-Ottignies et la L124 Charleroi-Bruxelles).

À cet égard, monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais que vous m'éclairiez sur l'état d'avancement de ce projet et des études menées par Infrabel quant aux différentes options. Pour ma part, je peux vous dire que, sur le terrain à Charleroi, il n'y a pas deux possibilités; il n'y en a qu'une dans la réflexion que mènent les forces vives à Charleroi. Je pense qu'il est indispensable que la SNCB se rende compte que l'implantation d'une gare au nord de l'aéroport et au nord de l'autoroute est la meilleure des solutions.

21.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur Chastel, le premier projet d'implantation d'une gare destinée à desservir l'aéroport de Charleroi/Bruxelles-Sud correspondait à la construction d'une gare, comme vous le savez, "en cul-de-sac", située au nord de l'autoroute de Wallonie. Un tel choix serait moins coûteux mais pose le problème d'une desserte qui soit suffisamment attractive et présente le désavantage – comme vous le citez à juste titre – que les voyageurs devraient encore prendre un autre moyen de transport pour parcourir la distance qui sépare cette gare de l'aéroport même.

Dès lors, d'autres solutions ont été envisagées, entraînant une implémentation plus proche de l'aéroport, au sud de l'autoroute. Il est apparu que ces options seront plus coûteuses au niveau de l'investissement initial. Elles peuvent, par contre, s'avérer moins chères en frais d'exploitation. Cela reste à étudier.

Force est de constater que le problème est assez complexe. À l'heure actuelle, je ne dispose pas d'un dossier complet me permettant d'opérer un choix définitif. Les comités de direction de la SNCB et d'Infrabel ont tout récemment décidé de travailler ensemble sur une étude approfondie avec l'aide d'un bureau extérieur.

Cette étude devrait nous aider à voir plus clair dans les coûts et les avantages de chaque option.

21.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je suis vraiment surpris de votre réponse. En effet, invariablement, la SNCB ne cesse de vous livrer la même réponse concernant ce problème. Cela fait deux ans que cette réponse nous est donnée de question en question.

Que nous dit-on aujourd'hui? On nous dit que la SNCB est incapable de procéder elle-même aux analyses et qu'elle doit s'adresser à un bureau d'étude extérieur pour former son propre avis avant de vous faire prendre une décision. Après plusieurs années de réflexion, cette aérogare sera opérationnelle à la fin de l'année 2007 et pourra accueillir plusieurs millions de passagers.

Je trouve vraiment navrant la manière avec laquelle la SNCB traite ce sujet. De surcroît, vous nous apprenez aujourd'hui qu'incapable de mener sa réflexion, elle fait appel à un bureau extérieur pour réaliser un travail qui aurait dû être accompli depuis plusieurs années au sein du bureau d'étude de la SNCB.

Excusez-moi, mais j'estime incorrect d'agir de la sorte: on dirait que la SNCB fait tout pour retarder la décision et ne pas devoir réaliser cette gare proche de l'aéroport de Charleroi alors que des moyens régionaux ont été réservés pour cofinancer ces investissements. Cette attitude de ne pas vouloir trancher en cette matière me paraît irresponsable.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.19 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.19 uur.