



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

02-05-2005

Après-midi

maandag

02-05-2005

Namiddag

cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
ECOLO	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
sp.a-spirit	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
Vlaams Belang	<i>Vlaams Belang</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
DOC 51 0000/000	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	DOC 51 0000/000	<i>Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>	QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
CRIV	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	CRIV	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	CRABV	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>	CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
PLEN	<i>séance plénière</i>	PLEN	<i>plenum</i>
COM	<i>réunion de commission</i>	COM	<i>commissievergadering</i>
MOT	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	MOT	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Question de Mme Annelies Storms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings à vélos gardés dans les gares" (n° 6502)	1
<i>Orateurs: Annelies Storms, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les montants alloués aux agents de La Poste pendant les trois années précédant la pension définitive" (n° 5108)	2
<i>Orateurs: Joseph Arens, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	4
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la localisation des futurs Points Poste" (n° 5779)	4
- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression de nombreux bureaux de poste pour les remplacer par des Points Poste" (n° 6269)	4
<i>Orateurs: Olivier Chastel, André Perpète, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de La Louvière" (n° 6199)	7
<i>Orateurs: Eric Massin, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours à des détectives privés pour des enquêtes internes à La Poste" (n° 6216)	8
<i>Orateurs: Olivier Chastel, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les changements à la SNCB qui pourraient avoir lieu dans la région d'Arlon" (n° 6224)	9
<i>Orateurs: André Perpète, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	11
- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les objets trouvés dans les trains" (n° 6225)	11
- M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	11

INHOUD

Vraag van mevrouw Annelies Storms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bewaakte fietsenstallingen aan de stations" (nr. 6502)	1
<i>Sprekers: Annelies Storms, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het wachtgeld van de ambtenaren van De Post tijdens de drie jaar verlof voorafgaand aan de definitieve pensionering" (nr. 5108)	2
<i>Sprekers: Joseph Arens, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	4
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vestiging van de nieuwe PostPunten" (nr. 5779)	4
- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van tal van postkantoren en de vervanging ervan door PostPunten" (nr. 6269)	4
<i>Sprekers: Olivier Chastel, André Perpète, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van La Louvière" (nr. 6199)	7
<i>Sprekers: Eric Massin, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inzetten van privédetectives voor interne onderzoeken bij De Post" (nr. 6216)	8
<i>Sprekers: Olivier Chastel, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de hervormingen bij de NMBS voor de regio Aarlen" (nr. 6224)	9
<i>Sprekers: André Perpète, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	11
- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorwerpen die op de treinen worden achtergelaten" (nr. 6225)	11
- de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en	11

sur "les objets perdus à la SNCB" (n° 6685)		Overheidsbedrijven over "de verloren voorwerpen bij de NMBS" (nr. 6685)	
<i>Orateurs:</i> André Perpète, Dylan Casaer, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> André Perpète, Dylan Casaer, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la liaison ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles" (n° 6232)	14	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbinding tussen Charleroi en Brussel" (nr. 6232)	14
<i>Orateurs:</i> Eric Massin, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Eric Massin, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution des journaux" (n° 6347)	16	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bedeling van de dagbladen" (nr. 6347)	16
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les boîtes aux lettres à levée très tardive" (n° 6270)	18	Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de postbussen met een zeer late lichting" (nr. 6270)	18
<i>Orateurs:</i> André Perpète, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> André Perpète, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente d'une partie des terrains de la gare de Jemelle" (n° 6304)	20	- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van een gedeelte van de gronden van het station van Jemelle" (nr. 6304)	20
- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sécurisation d'un mur appartenant à la SNCB à Jemelle" (n° 6305)	20	- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beveiligen van een muur in Jemelle die eigendom is van de NMBS" (nr. 6305)	20
- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert du dépôt de Taxipost d'Arlon vers Jemelle" (n° 6324)	20	- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overbrenging van het depot van Taxipost van Aarlen naar Jemelle" (nr. 6324)	20
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir des trains L sur la ligne 162" (n° 6361)	23	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de L-treinen op lijn 162" (nr. 6361)	23
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les moyens de paiement à La Poste" (n° 6377)	25	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de betalingsmogelijkheden in De Post" (nr. 6377)	25
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la promotion du Thalys wallon" (n° 6385)	27	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de promotie van de Waalse Thalys" (nr. 6385)	27

<i>Orateurs:</i> Eric Massin, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Karine Lalieux		<i>Sprekers:</i> Eric Massin, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Karine Lalieux	
Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'incident sur la ligne Hal-Boondaal au sujet de l'occupation abusive d'un siège en première classe" (n° 6492) <i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	29	Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het incident dat zich op de lijn Halle-Boondaal voordeed nadat iemand ten onrechte in eerste klasse plaatsnam" (nr. 6492) <i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	30
Question de M. Bart Laeremans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la construction de huit nouvelles gares ferroviaires à Bruxelles" (n° 6583) <i>Orateurs:</i> Bart Laeremans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	32	Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de acht nieuwe treinstations voor Brussel" (nr. 6583) <i>Sprekers:</i> Bart Laeremans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	32
Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tarifs de groupe pratiqués par la SNCB" (n° 6705) <i>Orateurs:</i> Philippe De Coene, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	34	Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de groepstarieven van de NMBS" (nr. 6705) <i>Sprekers:</i> Philippe De Coene, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	34
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de réouverture de la liaison ferroviaire Quiévrain-Valenciennes" (n° 6692) <i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	35	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande heropening van de spoorverbinding Quiévrain-Valenciennes" (nr. 6692) <i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	35
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le contrat de gestion de la SNCB" (n° 6732) <i>Orateurs:</i> Eric Massin, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	36	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beheerscontract van de NMBS" (nr. 6732) <i>Sprekers:</i> Eric Massin, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	36
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "des emplacements réservés pour les utilisateurs de voitures en libre service sur les parkings de la SNCB" (n° 6754) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	39	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gereserveerde parkeerplaatsen voor autodelers op de parkings van de NMBS" (nr. 6754) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	38

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

du

LUNDI 2 MAI 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 2 MEI 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.15 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.15 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van mevrouw Annelies Storms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bewaakte fietsenstallingen aan de stations" (nr. 6502)

01 Question de Mme Annelies Storms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings à vélos gardés dans les gares" (n° 6502)

01.01 Annelies Storms (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank collega De Padt om mij te laten voorgaan.

Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de bewaakte fietsenstallingen aan de stations. Bijna een jaar geleden ging de concessiehouder failliet die instond voor de elektronisch beveiligde fietsenstallingen bij de zeven grote stations in Vlaanderen. Ongeveer negentienhonderd fietsenstallingen gingen daardoor verloren, onder andere de Gentse fietsenstalling, die zeshonderd plaatsen telt.

Vorig jaar in december heb ik de minister ook al ondervraagd over de aanslepende situatie. Toen waren de onderhandelingen met de kandidaat-uitbater in een eindfase en de heropening van de fietsenstalling aan het Gentse Sint-Pietersstation werd door de NMBS in het vooruitzicht gesteld voor begin maart 2005. Daarna heeft de NMBS de datum nog eens uitgesteld naar begin april 2005. Op het ogenblik dat ik mijn vraag indiende, ben ik eens gaan kijken. Welnu, midden april was het daar als het ware een mesthoop. Het kantoorje lag ook open. Het was een vuile bedoening en de werken waren absoluut nog niet opnieuw gestart.

Ik moet wel eerlijk zeggen, mijnheer de minister, dat ik vandaag heb gezien dat er werken zijn aangevat. Ik veronderstel dan ook dat de heropening voor binnenkort is. Dat is een van mijn vragen.

Naar verluidt is de nieuwe concessiehouder Ecomob. Dat was mijn eerste vraag, waar ik zelf een antwoord op kan geven.

Hamvraag is wanneer de aanpassingswerken afgerond zullen zijn en de fietsenstalling heropend zal worden zodat de Gentse pendelaars er opnieuw gebruik van kunnen maken. Ik ben chauvinist maar de situatie van de andere stations met een veilige fietsenstalling interesseren me. Het gaat over zes andere stations. Hebben zij ook te

01.01 Annelies Storms (sp.a-spirit): A la suite de la faillite du concessionnaire chargé des dépôts de vélos sous surveillance électronique dans sept grandes gares de Flandre, environ 1.900 emplacements pour vélos sont devenus indisponibles.

En décembre 2004, le ministre avait annoncé la réouverture du dépôt de vélos de Gand, qui compte environ 600 places, pour début mars 2005, mais il n'en est toujours rien aujourd'hui. Un nouveau concessionnaire a-t-il déjà été désigné ? Pourquoi le dépôt de vélos de la gare de Gand Saint-Pierre n'est-il toujours pas rouvert ? Quand les travaux dont ce dépôt fait l'objet seront-ils terminés ? Quand ce dépôt sera-t-il réouvert ? Quelle est la situation dans les autres gares qui disposent d'un dépôt gardé ?

maken met zo'n achterstand in de heropening? Wanneer is de heropening van deze veilige fietsenstallingen gepland?

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, op 20 januari 2005 werd een contract afgesloten tussen de NMBS en de firma Ecomob voor de herstelling van de beschadigingen aan de toegangsdeuren, fietsenrekken en het beveiligingssysteem. Een tweede contract werd op dezelfde datum afgesloten tussen de NMBS en de firma Bike-Safe voor de exploitatie van de verschillende fietsenparkings.

De vraag waarom de bewaakte fietsenstalling aan het St.-Pietersstation nog niet heropend is, is een goede vraag. De contractuele einddatum van de werken voor Gent-St.-Pieters was 28 april 2005.

Wat de derde vraag betreft over de aanvang van de veranderingswerken en de einddatum ervan kan ik het volgende meedelen. Thans zijn de voorbereidingswerken aan de gang in het atelier van de firma. De nodige telefoonlijnen en digitale lijnen worden op de fietsenparking aangelegd.

De firma Ecomob heeft de NMBS bevestigd dat alles volgens planning verloopt.

Dat brengt ons bij de vierde vraag, wanneer de Gentse fietsstelplaats eindelijk opnieuw zal openen. De fietsparking zou terug moeten opengaan rond half mei 2005. Om te hoeden voor chauvinisme, de openingsdata met betrekking tot de volgende stations zijn de volgende: Mechelen op 5 mei, Antwerpen Centraal op 19 mei, Antwerpen-Berchem op 26 mei, Kortrijk op 9 juni, Leuven op 9 juni en Brugge eveneens op 9 juni, allemaal in 2005 uiteraard.

01.03 **Annelies Storms** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

02 **Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les montants alloués aux agents de La Poste pendant les trois années précédant la pension définitive" (n° 5108)**

02 **Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het wachtgeld van de ambtenaren van De Post tijdens de drie jaar verlof voorafgaand aan de definitieve pensionering" (nr. 5108)**

02.01 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le ministre, lors des négociations avec les organisations syndicales, La Poste a proposé aux agents statutaires âgés d'au moins 57 ans et comptant au moins 30 années de service de pouvoir bénéficier d'un CPR - "Congé précédant la retraite". Selon mes informations, les montants alloués pendant ces trois années précédant la pension définitive sont actuellement calculés selon un tableau. En consultant ce dernier, il apparaît que deux catégories sont retenues.

Ainsi, un agent célibataire avec un enfant à charge se trouve rangé dans la catégorie "isolé". En revanche, un agent marié, qui compte, de ce fait, également une personne à charge, mais certainement

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le 20 janvier, la SNCB a conclu un contrat avec la société Ecomob pour la réparation des dommages. Un deuxième contrat a été conclu avec la société Bike-Safe pour l'exploitation des parkings pour vélos.

Le délai contractuel pour les travaux à la gare de Gand Saint-Pierre était fixé au 28 avril 2005. Les travaux préparatoires en atelier et l'installation de lignes digitales et de lignes téléphoniques sont en cours. La réouverture est prévue pour la mi-mai. Les dates de réouverture prévues pour les autres gares sont les suivantes: Malines le 5 mai, Anvers-gare centrale le 19 mai, Anvers-Berchem le 26 mai et enfin, Courtrai, Louvain et Bruges, le 9 juin.

02.01 **Joseph Arens** (cdH): De bedragen die door De Post worden toegekend aan haar statutaire beambten die verlof voorafgaand aan het pensioen genieten, namelijk degenen die ten minste 57 jaar oud zijn of ten minste dertig jaar dienst hebben, worden berekend aan de hand van een tabel. Volgens die tabel wordt een ongehuwde beambte met een kind ten laste gerangschikt in de

moins onéreuse qu'un jeune aux études, se retrouve dans la catégorie "ménage avec revenus". Le montant mensuel net alloué à un isolé est clairement inférieur à celui d'un ménage avec revenus.

Monsieur le ministre, trouvez-vous cette situation normale? Pouvez-vous m'expliquer les raisons de cette différence de montants? Ne pouvez-vous considérer un célibataire avec un enfant à charge au même titre qu'un ménage avec revenus?

Voici, monsieur le ministre, mes questions. Il s'agit donc bien de cas concrets, de personnes qui vivent des situations difficiles.

catégorie "alleenstaande", terwijl een gehuwde beambte – die dus een persoon ten laste heeft die echter minder kost dan een studerend kind – in de categorie "gezin met inkomsten" is ingedeeld. Het maandelijks nettobedrag dat aan een "alleenstaande" wordt toegekend, ligt fors lager dan het bedrag dat een "gezin met inkomsten" ontvangt. Hoe rechtvaardigt men dat verschil? Kan een ongehuwde beambte met een kind ten laste niet als een gezin met inkomsten worden beschouwd?

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Vous n'avez pas inventé le cas.

02.03 **Joseph Arens** (cdH): Non, je ne l'ai pas inventé.

02.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, il est exact que les rémunérations d'un agent célibataire avec ou sans enfant à charge et celles d'un agent marié avec ou sans enfant à charge, dont le conjoint a des revenus propres, sont soumises au même barème du précompte professionnel. Ces agents sont, tous deux, considérés comme isolés.

Les rémunérations d'un agent marié dont le conjoint n'a pas de revenus sont soumises à un barème préférentiel.

Cette différence du mode de taxation résulte simplement de l'application de l'arrêté royal indiquant les modifications en matière de précompte professionnel. Cet arrêté royal est publié chaque année en vue de donner une actualisation des taux et plafonds relatifs aux tranches d'imposition. Seule une adaptation des dispositions légales et réglementaires pourrait éventuellement modifier les principes en vigueur actuellement.

02.04 **Minister Renaat Landuyt**: De bezoldigingen van de ongehuwde beambten en de gehuwde beambten wier echtgenoten over eigen inkomsten beschikken zijn effectief aan dezelfde schaal voor de bedrijfsvoorheffing onderworpen, aangezien beide als "alleenstaanden" worden beschouwd, maar de gehuwde beambten wier echtgenoten niet over inkomsten beschikken genieten een voorkeurtarief. Dat belastingverschil vloeit voort uit de toepassing van het KB tot wijziging van het KB/WIB 92, op het stuk van de bedrijfsvoorheffing. De thans vigerende principes zouden enkel via een aanpassing van de regelgevende en wetsbepalingen kunnen worden gewijzigd.

02.05 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le ministre, je parlais des allocations, des montants qui étaient alloués pendant cette période de congé précédant la retraite. Je ne parlais pas de taxation. Ce que vous m'avez répondu ne répond pas tout à fait à la question posée. Il s'agit simplement du montant alloué pendant le congé précédant la retraite. Je voudrais savoir s'il n'est pas possible de prévoir le même montant pour les isolés ayant un enfant à charge que pour les ménages. C'est cela le fond de ma question.

02.05 **Joseph Arens** (cdH): Mijn vraag had geenszins betrekking op de belasting maar op de bedragen en vergoedingen die worden uitbetaald tijdens het verlof voorafgaand aan het pensioen. Zou een alleenstaande met een kind ten laste niet hetzelfde bedrag kunnen ontvangen als een gezin? Kan men de tabel niet aanpassen?

02.06 **Renaat Landuyt**, ministre: La seule chose que j'ai faite est d'expliquer que la réglementation actuelle est ...

02.07 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le ministre, ce n'est pas nécessairement la même chose que pour l'octroi de l'allocation.

02.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Dans cette matière, on ne fait pas cette différence.

02.09 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le ministre, si je comprends bien, il n'y a pas moyen d'obtenir un quelconque changement dans le tableau qui définit les allocations concernant ce congé précédant la retraite.

02.10 **Renaat Landuyt**, ministre: Si, mais pour cela, une intervention du législateur est nécessaire.

02.04 **Minister Renaat Landuyt**: Het komt de wetgever toe dat te doen.

02.11 **Joseph Arens** (cdH): Il suffit donc aux parlementaires d'introduire une proposition de loi ou au gouvernement de proposer un projet de loi et la chose sera réglée.

02.11 **Joseph Arens** (cdH): Het zou dus volstaan een wetsvoorstel of wetsontwerp ter zake goed te keuren?

02.12 **Renaat Landuyt**, ministre: Peut-être. Je vous ai donné une réponse au nom du ministre Vande Lanotte. Si j'ai bien compris, c'est sur le fond qu'il y a quelque chose à changer. Pour l'instant, il s'agit d'appliquer la loi. Ceux qui ne la trouvent pas juste doivent demander une amélioration de la loi quant au fond.

02.12 **Minister Renaat Landuyt**: Misschien! Dat is alles wat ik u namens de heer Vande Lanotte kan zeggen.

02.13 **Joseph Arens** (cdH): Pour les personnes concernées, cela vaut vraiment la peine d'améliorer très rapidement la situation par un projet ou une proposition de loi. Je voudrais connaître la position du gouvernement à cet égard.

02.13 **Joseph Arens** (cdH): Welk standpunt verdedigt de regering terzake?

02.14 **Renaat Landuyt**, ministre: De temps à autre, il faut prendre ses responsabilités en tant que parlementaire et ne pas demander toujours l'autorisation au gouvernement.

02.14 **Minister Renaat Landuyt**: Als parlamentslid moet men soms zijn verantwoordelijkheid opnemen zonder op het standpunt van de regering te wachten! Maar ik neem daar nota van.

02.15 **Joseph Arens** (cdH):, C'est quand même mieux lorsque cela vient du gouvernement!

02.16 **Renaat Landuyt**, ministre: J'en prends bonne note.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- **M. Olivier Chastel** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la localisation des futurs Points Poste" (n° 5779)

- **M. André Perpète** au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression de nombreux bureaux de poste pour les remplacer par des Points Poste" (n° 6269)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer **Olivier Chastel** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vestiging van de nieuwe PostPunten" (nr. 5779)

- de heer **André Perpète** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afschaffing van tal van postkantoren en de vervanging ervan door PostPunten" (nr. 6269)

03.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la localisation des futurs Points Poste amène un certain nombre de questions. La presse s'est fait écho récemment de la localisation de ces futurs Points Poste, à la fois pour l'année prochaine mais aussi pour 2007. Je souhaitais demander à M. Vande Lanotte, en l'occurrence quand j'ai déposé ma question, pourquoi non seulement la région de Charleroi mais tout le Hainaut semblent oubliés dans la localisation de ces Points Poste. Or, vous savez que cette région vivra la fermeture d'un certain nombre de bureaux de poste et que ces bureaux sont garants du maintien d'un lien social qui tend de plus en plus à s'effiloche.

La liste publiée est-elle bien la liste des futurs Points Poste envisagés par La Poste? Pourquoi Charleroi et largement le Hainaut seraient-ils absents des intentions de création de Points Poste?

03.02 André Perpète (PS): Monsieur le ministre, il semble que La Poste compte d'ici environ quatre ans remplacer 650 de ses bureaux de poste par des Points Poste. Ces changements interviendraient dans des zones où les actuels bureaux de poste ne sont plus rentables.

Bien qu'à ma connaissance, et en tout cas au moment où la question a été rédigée fin mars, aucune liste des bureaux qui subiraient de tels changements n'ait été définie, on se doit quand même de s'interroger sur les zones qui risquent de voir disparaître leurs bureaux de poste.

En effet, j'imagine que ce sont les bureaux de poste se situant en zone rurale qui sont les moins rentables et qui donc pourraient être amenés à disparaître d'ici quelques années.

Comme vous le savez, la province de Luxembourg est constituée en grande partie de zones rurales et de petits villages. Pour les habitants de ces zones, et notamment les personnes âgées, les bureaux de poste sont très utiles car faciles d'accès et avec un accueil plus personnalisé.

Ce type de bureaux et donc de services que propose notre entreprise publique et qui sont le lien entre La Poste et le grand public semblent destinés à disparaître pour des considérations financières et ce, sans toujours prendre en compte les vraies attentes de la population qui sont pourtant, je pense, la base d'un service public de qualité.

La province de Luxembourg risque donc d'être fortement touchée par cette restructuration d'autant que si les bureaux ne sont pas rentables pour une entreprise publique, on imagine mal une entreprise privée, une banque par exemple, venir s'installer dans une zone rurale. Lorsqu'on entend que, grâce à ce service, La Poste souhaite renforcer la proximité de base proposée par ses bureaux et augmenter la satisfaction de ses clients en améliorant l'accessibilité, on se pose des questions.

En effet, si cette situation se vérifie dans des grandes villes comme Malines, Namur et d'autres où des essais sont en cours, elle est différente dans les zones rurales. En outre, cette restructuration n'est pas la seule puisque l'avenir des centres de tri nous préoccupe

03.01 Olivier Chastel (MR): In de kranten stond onlangs een overzicht van de plaatsen waar gedurende 2006 en 2007 de PostPunten worden gevestigd. Daarbij zouden Charleroi en omgeving, ja zelfs de ganse provincie Henegouwen volledig over het hoofd zijn gezien. In deze regio worden echter binnenkort meerdere postkantoren gesloten. Postkantoren vormen nochtans een belangrijke schakel in het maatschappelijke leven. Klopt deze informatie over de toekomstige Postpunten?

03.02 André Perpète (PS): Gespreid over vier jaar zou De Post 650 onrendabele postkantoren door PostPunten vervangen. Ik veronderstel dat het vooral om landelijke kantoren gaat. Ik maak me in het bijzonder bezorgd over de toestand in de provincie Luxemburg en trek me het lot van de bejaarden aan die op zichzelf zullen aangewezen zijn. De maatregel gaat immers in tegen de belangen van de bevolking (gemakkelijk bereikbare en klantgerichte diensten) die de hoeksteen van de openbare dienstverlening moeten vormen. De toegankelijkheid en de tevredenheid bij de klanten zullen er door de wijzigingen zoals ze thans door De Post worden doorgevoerd, zeker niet op vooruit gaan, tenzij in bepaalde grote steden. De Post onderzoekt momenteel ook de toekomst van het sorteercentrum te Libramont.

Klopt het dat 650 van de 1.300 verkooppunten van postproducten niet meer door postpersoneel zouden worden uitgebaat? Hoeveel postkantoren, en dan vooral in de provincie Luxemburg, worden met sluiting bedreigd?

Hebben de landelijke kantoren in het kader van het nieuwe beleid van ons autonoom overheidsbedrijf nog een toekomst?

également, notamment pour Libramont.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Sur les 1.300 points de vente de produits postaux qui resteraient en activité, environ 650 ne seraient plus exploités par des postiers. Confirmez-vous ces chiffres?

Qu'advient-il des autres bureaux?

A terme, combien de bureaux de poste sont-ils menacés de fermeture, notamment en province de Luxembourg?

Selon vous, monsieur le ministre, les bureaux de poste existant encore dans les zones rurales et dans les villages ont-ils encore un avenir dans la nouvelle politique de l'entreprise publique autonome La Poste?

Qu'advient-il des postiers qui travaillent actuellement dans ces bureaux? Des accords ont-ils été pris avec les entreprises qui ouvriraient des points postaux pour que ces travailleurs puissent conserver leur emploi? Seraient-ils reclassés ailleurs, à proximité de leur lieu de travail actuel?

Enfin, est-il envisagé des licenciements ou des non-prolongations de contrat?

03.03 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, mes chers collègues, je vais donner la réponse que je suis en mesure de vous transmettre pour l'instant. Je ne communiquerai donc pas les éléments que je ne connais pas encore. En effet, beaucoup des questions posées, surtout par M. Perpète, concernent l'avenir.

En ce moment, La Poste teste un nouveau concept de services dans le but de garantir l'accessibilité de ses services de base à tous ses clients, en s'appuyant sur un réseau dense, en équilibre sur le plan financier. Les nouveaux magasins postaux sont actuellement testés dans 14 sites autour de Malines, en Flandre, et autour de Namur, en Wallonie.

Ces tests permettront de répondre aux questions de M. Perpète, c'est pourquoi je souligne que l'on ne peut se baser que sur des éléments existants.

Dans le courant de l'année 2005, les résultats de ces tests seront validés sur la base d'une échelle adaptée, correspondant à un élargissement du test jusqu'à une cinquantaine de magasins postaux. Cette validation qui se concentrera essentiellement sur les régions d'Anvers, du Limbourg, du Hainaut et de Namur tiendra compte de sites sélectionnés de façon représentative et prendra en considération les éventuels problèmes spécifiques à court terme. La région du Hainaut sera donc également impliquée dans ce projet. Après évaluation, La Poste augmentera le nombre de tests de magasins postaux à environ 130 en 2006. Tous les autres chiffres ou informations sont prématurés en ce moment.

Wat gebeurt er met het personeel van De Post dat in die kantoren werkt?

03.03 Minister Renaat Landuyt: Ik zou vooraf toch willen onderstrepen dat dit antwoord ietwat voorbarig is. De aangehaalde cijfers slaan immers in de eerste plaats op de huidige situatie.

De Post test een nieuwe aanpak uit om de basisdienstverlening voor alle klanten toegankelijk te maken. Momenteel worden de nieuwe postwinkels uitgetest op veertien plaatsen in de buurt van Mechelen en Namen. In de loop van 2005 zullen de resultaten van die tests getoetst worden aan een aangepaste maatstaf, die overeenkomt met tests op grotere schaal. Bij die toetsing zal rekening worden gehouden met de geselecteerde sites en met eventuele specifieke problemen die zich op korte termijn zouden kunnen voordoen. De regio Henegouwen zal dus bij dit project betrokken worden.

In 2006, na de evaluatie, zal De Post het aantal proefwinkels optrekken tot ongeveer 130.

03.04 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je ne vois vraiment pas ce que j'ajouterais à la réponse du ministre.

03.05 André Perpète (PS): Monsieur le président, je peux comprendre que le ministre ne puisse pas donner d'informations plus précises à l'heure actuelle. J'espère qu'il sera vigilant, comme nous le sommes, pour que ces expériences soient aussi vérifiées par rapport à ce qui est faisable en zone rurale. Des villes comme Malines ou Namur, qui ont des noyaux urbains importants, ne sont pas vraiment comparables à des zones réellement rurales. J'espère qu'on le mesurera à temps et je compte sur le gouvernement, et plus particulièrement sur M. Vande Lanotte, à cet égard.

03.05 André Perpète (PS): In afwachting dat ik over nauwkeurige gegevens beschik, kan ik enkel oproepen tot waakzaamheid. Steden als Namen en Mechelen kunnen immers bezwaarlijk model staan voor de landelijke zones.

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

04 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de La Louvière" (n° 6199)

04 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van La Louvière" (nr. 6199)

04.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse s'est fait l'écho, il y a quelques semaines, d'une série de retombées de l'application du projet "New Passenger 2006" visant plus particulièrement l'avenir de la gare de La Louvière. Il est notamment prévu, dans le cadre de ce projet, une centralisation des cabines de signalisation. Dans cette perspective, la cabine de la gare de La Louvière serait transférée à La Louvière Sud - La Louvière compte en effet deux gares: La Louvière Centre et La Louvière Sud - à l'instar du personnel qui intégrerait un nouveau centre logistique. La Louvière Centre disparaîtrait peu à peu au profit de l'élargissement de la zone de Charleroi et le personnel de guichet serait réduit à sa plus simple expression.

04.01 Eric Massin (PS): Volgens de pers voorziet het project "New Passengers 2006" in de centralisatie van de seinhuizen. Zo zou het seinhuis van het station van La Louvière naar La Louvière-Zuid worden overgebracht en zou het personeel in een nieuw logistiek centrum aan de slag kunnen.

S'il n'est nullement question de fermeture de guichets, comme on a déjà eu l'occasion à de nombreuses reprises d'en parler, il convient cependant aussi de souligner l'état des plus déplorables du bâtiment de la gare de La Louvière. En effet, le plâtre s'effrite, un immense trou au plafond fait découvrir les combles aux navetteurs et des champignons rongent le sol. Bref, vous conviendrez avec moi que la situation est des plus graves quant à ce bâtiment.

Het station van La Louvière-Centrum zou stapsgewijs worden afgebouwd en het personeel zou er sterk worden ingekrompen, terwijl de zone Charleroi zou worden uitgebreid.

Partant du principe que cette gare devrait continuer à jouer un rôle important au sein du quartier, puisque la ville de La Louvière prévoit un certain nombre d'investissements à proximité, comme la construction d'une nouvelle piscine, pouvez-vous me renseigner, monsieur le ministre, si des investissements sont programmés pour la réfection minimale du bâtiment? Dans la négative, quelles seraient les solutions avancées par la SNCB pour, à tout le moins, freiner la dégradation de ce bâtiment et protéger les navetteurs d'éventuelles chutes de plâtre?

Hoewel geen sluiting van de loketten op handen is, moet toch wel op de betreuwenswaardige toestand van het station van La Louvière worden gewezen. Kan u ons meedelen of in de renovatie van het gebouw zal worden geïnvesteerd? Het station speelt immers een belangrijke rol en de stad plant investeringen in de omliggende wijk.

Zo neen, welke oplossingen reikt de NMBS aan om de verloedering van het station en de omgeving tegen te gaan en de veiligheid van de treinreizigers te verzekeren?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher

04.02 Minister Renaat Landuyt:

collègue, la construction d'un centre logistique d'infrastructure est prévue à La Louvière Sud avec mise en service en 2009. Quarante-six agents de l'infrastructure y seront regroupés dont 24 agents se trouvant actuellement à La Louvière Centre. Suivant le plan de concentration des cabines de signalisation, une nouvelle cabine informatisée sera construite et mise en service à La Louvière Sud après 2010. Le personnel - signaleurs et sous-chef de gare - travaillant actuellement dans le bloc 6 situé dans le bâtiment des voyageurs de La Louvière Centre sera transféré dans cette nouvelle cabine après 2010.

En ce qui concerne le bâtiment de la gare de La Louvière Centre, les dégradations dans la salle d'attente sont dues à des infiltrations dans la toiture.

Les conditions climatiques étant plus clémentes, les services techniques locaux du groupe SNCB vont pouvoir remédier au plus tôt à ces infiltrations et réparer les dégâts causés.

In de loop van 2009 zal in La Louvière een nieuw Logistiek Centrum Infrastructuur worden geopend. In het kader van dat project zullen 24 ambtenaren van La Louvière zich bij de 86 ambtenaren van Infrastructuur voegen die reeds op de site zijn tewerkgesteld.

Het plan inzake de centralisatie van de seinhuizen voorziet in de invoering van een nieuw geïnformatiseerd seinhuis in La Louvière vanaf 2010. Het personeel dat thans in blok 6 van La Louvière-Centrum werkt, zal er in datzelfde jaar naar worden overgebracht.

Wat het stationsgebouw van La Louvière-Centrum betreft, zullen de lokale technische diensten van de NMBS het dak en de waterschade herstellen van zodra de weersomstandigheden het toelaten.

04.03 **Eric Massin** (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre. Monsieur le président, je n'ai pas d'autre commentaire.

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

05 **Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours à des détectives privés pour des enquêtes internes à La Poste" (n° 6216)**

05 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inzetten van privédetectives voor interne onderzoeken bij De Post" (nr. 6216)**

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse rapporte une affaire des plus préoccupantes, en l'occurrence, le fait que La Poste ait fait appel à des enquêteurs en possession d'une licence de détective privé pour interroger une employée soupçonnée notamment de détournement.

Ces détectives mèneraient pour La Poste des enquêtes dignes de polars de série B des années 50; vous me passerez l'expression. Le problème est qu'il ne s'agit malheureusement pas d'un mauvais scénario, mais bien d'un procédé condamnable, me semble-t-il, par la loi. Il s'agit ni plus ni moins d'une usurpation de pouvoir. En effet, sauf erreur de ma part, la recherche des infractions en Belgique est toujours du ressort de la seule police judiciaire. Il me paraît dès lors d'autant plus inadmissible que La Poste s'adonne à ce genre de procédé. En tant qu'entreprise publique autonome, a fortiori.

On peut concevoir que La Poste, au même titre que n'importe quelle entreprise, puisse se prémunir face à certains comportements. Toutefois, on ne peut accepter que, sous prétexte de se protéger, elle

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Volgens persberichten zou De Post privé-detectives ingeschakeld hebben om spoorwerk te verrichten naar de handel en wandel van een van verduistering verdachte werknemer en om de betrokkene te verhoren. Deze handelwijze zou illegaal kunnen zijn, want opsporingswerk om misdrijven op te helderen behoort tot de bevoegdheid van de gerechtelijke politie.

Hoe denkt De Post deze zaak verder te behandelen? Op welke manier zal De Post haar onderzoeksmethoden in de toekomst bijsturen?

se place délibérément hors la loi.

J'aurais voulu avoir la réaction de M. le ministre quant aux suites que compte donner La Poste à cette affaire.

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, l'article paru dans le journal "La Meuse" est relatif à une affaire de licenciement pour motif grave d'une employée de La Poste en raison d'un détournement d'argent.

Plusieurs clients s'étaient plaints du fait qu'alors qu'ils avaient demandé un retrait d'une certaine somme d'argent, ils avaient pu constater à la lecture de leurs extraits de compte qu'une somme supérieure avait été débitée. Le service Investigations a effectué une enquête et l'employée a été licenciée.

Parallèlement et conformément à l'obligation imposée par la loi du 19 juillet 1991 portant organisation de la profession de détective privé, le parquet a été informé des faits constatés et a décidé de poursuivre la personne devant le tribunal correctionnel.

La Poste estime qu'elle n'a commis aucune irrégularité dans ce dossier.

Les enquêteurs, en possession d'une licence de détective privé, ont exercé leur profession en conformité avec la loi du 19 juillet 1991 et les instructions internes de La Poste.

Le jugement était attendu pour le 25 avril.

05.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, certes, La Poste estime être dans son droit. Mais, si je vous ai bien compris, elle a effectivement fait appel à des détectives privés pour trouver une solution et amener cette affaire devant la justice?

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Oui, mais, je le rappelle, conformément à la loi de 1991 et en informant le parquet.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les changements à la SNCB qui pourraient avoir lieu dans la région d'Arlon" (n° 6224)

06 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de hervormingen bij de NMBS voor de regio Aarlen" (nr. 6224)

06.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, fin du mois de septembre dernier, j'interrogeais M. Vande Lanotte sur les restructurations qui pourraient avoir lieu à la SNCB et, notamment, le fait, pour Arlon, de perdre peut-être son statut de gare-région. Cela signifierait qu'Arlon ne dirigerait plus les autres gares de la zone (principalement les gares de la province de Luxembourg)

05.02 Minister Renaat Landuyt: Het gaat in deze zaak om het ontslag van een werknemer om dringende redenen, nadat cliënten vastgesteld hadden dat er geld verduisterd was.

De opsporingsdienst heeft een onderzoek ingesteld. Het parket werd van de vastgestelde feiten in kennis gesteld en heeft beslist de werknemer in kwestie te vervolgen en de zaak voor de correctionele rechtbank te brengen.

De Post is van mening dat ze geen onregelmatigheden heeft begaan in dit dossier omdat de onderzoekers die in het bezit zijn van een vergunning van privé-detective hun beroep uitoefenden in overeenstemming met de wet van 19 juli 1991 tot regeling van het beroep van privé-detective. De Post heeft bovendien gehandeld in samenspraak met het parket dat met de zaak is belast.

06.01 André Perpète (PS): Ik ondervroeg u in het verleden al over het feit dat Aarlen misschien zijn statuut van regiostation zou verliezen. Daardoor zou het station Namen een aantal bevoegdheden

mais que ces tâches seraient dorénavant assurées par Namur. Ce transfert aurait non seulement pour conséquence la perte de plusieurs dizaines d'emplois (environ une trentaine) mais aussi le fait que plus aucune décision ne serait prise en province de Luxembourg concernant les gares de cette province.

A l'époque, M. Vande Lanotte disait que, si le statut de gare-région d'Arlon était à l'étude, aucune décision n'était prise, qu'il était prématuré d'avancer quoi que ce soit, que l'on étudiait une certaine réorganisation partout et que l'on était encore loin de pouvoir conclure.

Aujourd'hui, plus de six mois se sont écoulés. Il semblerait que les compétences de la cabine de signalisation d'Arlon pourraient également être déplacées vers Libramont, ce qui menacerait alors 40 emplois dont une partie de la gare d'Arlon. Quant au centre logistique d'infrastructure, il pourrait, lui aussi, être déplacé, 50 emplois étant concernés. Enfin, il serait question de modifier les arrondissements "infrastructures".

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes:

- Etes-vous au courant de l'évolution de ces différents projets?
- A terme, la gare d'Arlon risque-t-elle de perdre son statut de gare-région? Des décisions ont-elles déjà été prises sur ce point et si oui, lesquelles? Dans le cas contraire, où en est le dossier?
- Si ces restructurations devaient frapper le Sud-Luxembourg, quelles en seraient les conséquences sur l'emploi?

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en ce qui concerne le statut de gare-région d'Arlon, le dossier global relatif à la réorganisation au sein des régions, notamment en fonction de la mise en place du projet "New Passenger", est toujours à l'étude au niveau d'Infrabel. Aucune décision définitive ne peut, dès lors, être avancée à l'heure actuelle sur l'organisation future de l'activité dans la région d'Arlon et le maintien du statut de la gare d'Arlon comme gare-région.

Quant à la localisation du futur poste de signalisation, si une étude est actuellement bien en cours sur le choix de la meilleure localisation de ce poste, aucune décision n'est encore prise en cette matière dans l'attente des conclusions de cette dernière.

En effet, les renseignements indispensables concernant notamment les bâtiments disponibles dans les différentes installations, les autres contraintes techniques et l'exploitation, les avantages et inconvénients des différentes possibilités doivent encore être analysés avec l'ensemble des services concernés avant toute décision définitive.

Troisièmement, pour le centre logistique d'infrastructure, il n'y a pas de modification dans le nombre d'arrondissements "infrastructure et achats". Seules leurs limites ont été adaptées au 1^{er} mars 2005: rééquilibrage et adaptation aux nouvelles technologies de signalisation. Le personnel de l'arrondissement d'Arlon est resté stable dans l'opération.

Quatrièmement, au sujet des conséquences pour l'emploi, si les réorganisations et concentrations de sièges de travail devaient donner lieu à des réductions locales de l'emploi, la SNCB Holding mettrait

overnemen en zou een dertigtal jobs verdwijnen. U antwoordde toen dat het dossier nog ter studie lag en dat nog geen beslissing werd genomen.

Naar verluidt zouden de opdrachten van het seinhuis van Aarlen en het logistiek centrum infrastructuur aan Libramont worden overgedragen. Ook de arrondissementen "Infrastructuur" zouden wijzigingen ondergaan.

Bent u van een en ander op de hoogte? Dreigt Aarlen zijn statuut van regiostation te verliezen?

Werden in dit dossier al beslissingen genomen? Zo ja, welke? Zo nee, hoe evolueert het dossier?

Welke gevolgen zouden de mogelijke herstructureringen in de provincie Luxemburg hebben?

06.02 Minister Renaat Landuyt: Vooreerst wordt het dossier betreffende het statuut van regiostation van Aarlen op dit ogenblik door Infrabel (de infrastructuurbeheerder) bestudeerd en kan ik u dus geen beslissing meedelen. Ook wordt onderzocht wat de beste site is voor het toekomstige seinhuis met EBP (elektronische bedieningspost). Op dit ogenblik werd nog geen beslissing genomen omdat de technische gegevens nog door alle betrokken diensten moeten worden bestudeerd.

Vervolgens is er geen wijziging van het aantal arrondissementen voor de infrastructuur en de aankopen; de grenzen werden op 1 maart 2005 aangepast in het licht van de nieuwe seintechnologie. Het personeelsbestand van Aarlen is stabiel gebleven.

Mochten de reorganisaties en concentraties van zetels de

tout en œuvre pour proposer aux agents éventuellement rendus disponibles des opportunités de réaffectation ou de réutilisation dans d'autres sièges, et ce dans les conditions réglementaires. Ces dernières résultent de négociations paritaires avec les organisations du personnel reconnues et garantissent l'application des mesures les plus avantageuses possibles sur le plan social.

plaatselijke werkgelegenheid terugschroeven, dan zou de NMBS Holding de personeelsleden herplaatsingen voorstellen, met inachtneming van de reglementaire voorwaarden die werden overeengekomen na paritaire onderhandelingen met de personeelsorganisaties en die voordelige maatregelen op sociaal vlak inhouden.

06.03 André Perpète (PS): Je voudrais remercier le ministre pour sa réponse et lui demander, bien que je sache qu'il n'est pas le ministre directement compétent et qu'il dépanne le ministre Vande Lanotte, s'il a malgré tout une idée du délai dans lequel une décision pourrait tomber concernant le statut de gare-région et le sort de la cabine de signalisation. Pouvez-vous me donner un ordre de grandeur, faudra-t-il des semaines ou des mois pour voir tomber une décision?

06.03 André Perpète (PS): U bent uiteraard niet de bevoegde minister, maar heeft u een idee van de termijn waarbinnen de beslissing met betrekking tot het statuut van gewestelijk hoofdstation en het seinhuis zal worden genomen?

06.04 Renaat Landuyt, ministre: Ce seront plutôt des mois que des semaines.

06.04 Minister Renaat Landuyt: De termijn? Veeleer maanden dan weken.

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

07 Questions jointes de

- **M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les objets trouvés dans les trains" (n° 6225)**

- **M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les objets perdus à la SNCB" (n° 6685)**

07 Samengevoegde vragen van

- **de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorwerpen die op de treinen worden achtergelaten" (nr. 6225)**

- **de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verloren voorwerpen bij de NMBS" (nr. 6685)**

07.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, il semblerait qu'au cours de l'année 2004, environ 30.000 objets ont été trouvés dans les trains ou les gares de notre pays. Leur nature varie fortement et va du sac à main, au gsm, à des paquets divers, etc. En effet, les usagers de notre entreprise publique oublient dans les gares et trains des objets des plus communs aux plus cocasses.

07.01 André Perpète (PS): In 2004 werden in de Belgische treinen en stations zo'n 30.000 voorwerpen (handtassen, gsm's, pakjes, enz.) gevonden.

J'ai lu que lorsque des objets sont retrouvés dans une voiture de la SNCB, ils sont entreposés pendant 14 jours dans la gare terminus du train à bord duquel ils ont été trouvés. Passé ce délai, s'ils n'ont pas été réclamés, ils sont envoyés au centre de rebut de la SNCB qui se trouve à Bruxelles-Midi. Les objets qui n'ont pas été réclamés sont vendus une fois par an et la recette de cette vente, par ailleurs fort modeste, semble-t-il, revient à l'Etat qui dédommage la SNCB pour le service effectué.

Voorwerpen die in een treinrijtuig worden gevonden, blijven veertien dagen in het eindstation van de trein waarin ze werden gevonden. Daarna worden ze naar de dienst verloren voorwerpen van de NMBS in Brussel-Zuid gestuurd. De niet afgehaalde voorwerpen worden eens per jaar verkocht en de opbrengst ervan gaat naar de Staat, die de NMBS vergoedt.

Mes questions sont les suivantes, monsieur le ministre.

Hoeveel heeft de verkoop van

- Combien la vente d'objets trouvés dans les trains de la SNCB au cours de l'année 2004 a-t-elle apportée à la SNCB?

- Au vu des informations en ma possession, il semble – je le répète – que cette somme soit plutôt modeste; par conséquent, ne pensez-vous pas qu'il serait plus indiqué de faire profiter les gens dans le besoin de ces objets?

- Ne serait-il pas possible de distribuer les vêtements trouvés à des gens qui se trouvent dans des situations précaires, notamment en période hivernale? On compte également, parmi les objets trouvés, du matériel de camping qui pourrait aider les personnes vivant dans la rue.

07.02 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, de problematiek van mijn vraag gaat een beetje uit van dezelfde vaststelling als mijn collega deed, namelijk dat er jaarlijks een aanzienlijk aantal verloren voorwerpen is, maar dat slechts een heel beperkt aandeel daarvan gerecupereerd wordt door de eigenaars.

Dat hoeft misschien niet echt te verwonderen voor wie enigszins de procedure kent die binnen de NMBS bestaat. Het voorwerp blijft, in het station waar het binnengebracht wordt, enige tijd ter beschikking en gaat nadien naar een centrale bewaarplaats voor gevonden voorwerpen, alwaar het uiteraard heel moeilijk is om, tussen al die voorwerpen, het zijne nog terug te vinden.

Ook de ombudsman van de NMBS vindt die procedure blijkbaar niet optimaal, wanneer we het jaarverslag-2004 erop nalezen.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de volgende vragen.

Welke van de drie instellingen of organisaties, welk van de drie bedrijven zal instaan voor de problematiek van de verloren voorwerpen? Zal daaraan ook aandacht worden besteed in het beheerscontract?

Heeft de NMBS plannen om de afhandeling van de verloren voorwerpen beter te laten verlopen?

Zou het een idee kunnen zijn om een website op te starten met digitale foto's van dergelijke voorwerpen? Althans gaat het om een bepaald aantal foto's, want uiteraard wordt niet van elke verloren schoenveter, bij wijze van spreken, een foto genomen. Maar soms kan het toch gaan om voorwerpen van aanzienlijke waarde. Wat vindt u zelf van dat idee? Daarop komt, samengevat, mijn vraag neer.

07.03 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, les objets trouvés dans les trains du groupe SNCB sont entreposés pendant 14 jours à la gare terminus du train. Après ce délai, ils sont envoyés au dépôt central des objets trouvés qui se trouve en gare de Bruxelles-Midi. Après un délai de six mois, les objets qui n'ont pu être restitués sont envoyés au ministère des Finances, service des Domaines, où ils sont vendus soit aux enchères, soit de gré à gré. Le service des Domaines verse au groupe SNCB 5% du produit des ventes publiques, ce qui représentait un montant de 1.801 euros en 2004.

Les objets trouvés ne sont pas la propriété de la SNCB, donc seul le ministre des Finances peut décider de faire un geste.

voorwerpen die in 2004 in de treinen van de NMBS werden gevonden, opgebracht? Het zou om een erg bescheiden som gaan. Zou men bijvoorbeeld niet beter de gevonden kledingstukken aan de kansarmen en het gevonden kampeermateriaal aan de daklozen geven?

07.02 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Seule quelques objets trouvés chaque année dans les trains sont récupérés par leur propriétaire. Ce n'est pas étonnant étant donné la complexité de la procédure mise en place par la SNCB pour récupérer des objets perdus. Lorsqu'une personne ne vient pas rapidement rechercher l'objet, ce dernier est envoyé au dépôt central des objets trouvés, à Bruxelles. Le médiateur de la SNCB admet également, dans son rapport annuel 2004, que la procédure n'est pas optimale.

Parmi les trois nouvelles filiales de la SNCB, laquelle se chargera de la question des objets perdus? Un accord est-il intervenu à ce propos entre les trois structures ou cette matière figurera-t-elle dans les contrats de gestion? La SNCB prévoit-elle de prendre des mesures pour améliorer la procédure relative aux objets perdus? Serait-il possible, par exemple, de créer un site Internet spécial qui montrerait les objets de valeur perdus?

07.03 Minister Renaat Landuyt: De voorwerpen die op de treinen worden gevonden, worden gedurende twee weken in het eindstation bewaard. Daarna worden ze naar de centrale bewaarplaats van de gevonden voorwerpen in Brussel-Zuid verzonden. Zes maanden later worden ze naar het ministerie van Financiën verzonden, dienst der domeinen, waar ze te koop

worden aangeboden. 5 percent van de opbrengst van de verkoop wordt door die dienst aan de NMBS uitgekeerd. In 2004 ontving de NMBS zo 1.801 euro.

De gevonden voorwerpen zijn geen eigendom van de NMBS. Bijgevolg kan enkel de minister van Financiën beslissen om die voorwerpen voor een goed doel te gebruiken.

Als een reiziger zich aan het loket aanmeldt om het verlies van een voorwerp te melden, wordt hij verzocht een formulier R197 in te vullen met vermelding van de aard, de kenmerken en eventueel de inhoud van het voorwerp. Er worden onmiddellijk opzoeken verricht. Het document wordt van station naar station gestuurd volgens de reisweg van de trein waarop het voorwerp werd verloren. Het formulier is nu beschikbaar op de internetsite van de NMBS.

Als we rekening houden met de terugbezorgingen door zowel de stations als door de centrale bewaarplaats voor gevonden voorwerpen stellen we vast dat in 2004 36,5% van de voorwerpen werden terugbezorgd aan hun eigenaar. Een aantal reizigers vraagt zijn eigendom echter niet op, omdat die ofwel te oud is of in slechte staat verkeert. Een behoorlijk aantal voorwerpen dat toekomt in de centrale bewaarplaats voor gevonden voorwerpen is ook erg beschadigd - gebroken paraplu's, schoenen met gaten, gescheurde jassen enzovoort.

De NMBS - spoorwegexploitant - en meer bepaald de centrale klantendienst van de directie Reizigers is verantwoordelijk voor al wat de problematiek van de gevonden voorwerpen aanbelangt. Het beheer van de gevonden voorwerpen door de centrale bewaarplaats voor gevonden voorwerpen gebeurt via een informaticatoepassing, die binnenkort beschikbaar zal zijn in de stations, zodat die de opzoeken sneller kunnen verrichten. Nu gaat het document immers van station naar station.

De NMBS is om logistieke redenen niet van plan de voorwerpen te fotograferen en op het internet te plaatsen. Dat zou bovendien aanzienlijke budgettaire en menselijke middelen vergen.

Het beheer van de gevonden voorwerpen is gebaseerd op drie wetteksten, met name het decreet van 13 augustus 1810, de wet van 28 februari 1860 en de wet van 25 augustus 1891 en dus niet op het beheerscontract.

Lorsque la perte d'un objet est signalée au guichet, un formulaire R197 doit être complété avec mention des caractéristiques de l'objet. Ce formulaire est disponible sur le site internet de la SNCB. Des recherches sont ensuite immédiatement effectuées et le formulaire est envoyé aux différentes gares situées sur le parcours emprunté par l'utilisateur concerné. En 2004, 36,5 pour cent des objets ont été restitués à leur propriétaire. Certains objets ne sont pas réclamés parce qu'ils sont en mauvais état ou dénués de valeur.

La SNCB, et plus exactement le Service central de la clientèle de la direction Voyageurs, est responsable des objets perdus. Le Dépôt Central des Objets trouvés gère les opérations sur la base d'une application informatique qui sera prochainement disponible dans les gares. Pour des raisons logistiques et budgétaires, la SNCB n'a pas l'intention de photographier les objets ni de les faire figurer sur internet.

La gestion des objets trouvés est réglée par le décret du 13 août 1810 et par des lois de 1860 et de 1891, et donc pas par le contrat de gestion.

07.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister en de diensten voor het antwoord. Ik begrijp dat er omtrent de wetteksten van die datum nog wat logistieke moeilijkheden zijn omdat het internet toen nog niet in voege was. Wat betreft verloren fietsen zijn er in een aantal politiezones echter wel al een aantal experimenten gebeurt waarbij websites worden gebruikt. Ik zou dus willen vragen dat de NMBS daarover nog eens grondig nadenkt.

07.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Les textes légaux sont à ce point désuets qu'il est compréhensible que le lancement d'applications sur l'internet génère des problèmes logistiques. J'espère que la SNCB réexaminera

minutieusement cette possibilité et suivra l'exemple de certaines zones de police qui affichent les vélos perdus et retrouvés sur l'internet.

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

08 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la liaison ferroviaire entre Charleroi et Bruxelles" (n° 6232)

08 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbinding tussen Charleroi en Brussel" (nr. 6232)

08.01 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, j'avais déjà eu l'occasion de poser une question au vice-premier ministre et ministre des Entreprises publiques au sujet de la liaison entre Charleroi et Bruxelles. Nous avons eu un échange assez intéressant tous les deux, au cours duquel une petite comparaison fut faite entre deux grandes villes: Gand et Charleroi. Le ministre m'avait répondu qu'en principe, des travaux seraient entrepris car il existe une ambition légitime dans le chef de la SNCB, à savoir que toutes les grandes villes puissent être situées entre 25 et 30 minutes de Bruxelles. Or, je l'avais informé que Charleroi se trouvait plutôt entre 45 et 50 minutes.

J'avais dit que je reviendrais sans doute à cette question de l'aménagement de la ligne 124 reliant Charleroi à Bruxelles, compte tenu de sa réponse et, surtout, des quelques recherches que je voulais effectuer à ce sujet-là.

Pour en venir au cœur de la question, cette ligne va aussi être utilisée pour le projet RER. Trois arrêts sont prévus entre Linkebeek et Bruxelles-Midi: Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle et Forest. La prévision du trafic est de quatre rames RER par heure dans chaque sens, en sus des deux trains IC-IR par heure dans chaque sens, au départ de Charleroi et Bruxelles. Cela signifie, pour cette ligne 124, une charge relativement importante. En outre, elle est aussi utilisée pour le transport de fret à destination d'Anvers et au départ de Charleroi, à savoir la gare de formation de Monceau-sur-Sambre.

Au vu des prévisions portant sur l'intensité du trafic sur la ligne 124 - les différentes rames, les trains, plus le fret, qui circule sur la ligne pendant la journée et non uniquement pendant la nuit -, il me semble qu'il sera impossible de diminuer la durée du trajet sur la ligne entre Charleroi et Bruxelles. Il y a peut-être même fort à parier, comme l'avait laissé entendre M. Vande Lanotte, que la durée augmentera effectivement et certainement - je tiens à le préciser pour ne trahir ni ses paroles ni sa pensée - pendant le déroulement des travaux.

Mais un autre problème me préoccupe. Il m'apparaît matériellement impossible de porter à quatre voies le trajet entre Rhode-Saint-Genèse et Bruxelles. M. Vande Lanotte avait expliqué qu'il n'y aurait pas de problèmes, vu que l'on porterait, entre Nivelles et Bruxelles, la ligne 124 à quatre voies, et ce dans le virage de Forest. Or, celui-ci rend matériellement impossible la construction d'une quatrième voie. Je signale que ce virage est l'axe de pénétration de la ligne 124 pour accéder à Bruxelles-Midi.

08.01 Eric Massin (PS): Ik heb de vice-eerste minister en minister van Overheidsbedrijven al een vraag over de verbinding Brussel-Charleroi gesteld. Hij heeft mij geantwoord dat de rijtijd tussen Brussel en de andere grote steden tussen 25 en 30 minuten moest bedragen. Voor Charleroi bedraagt die rijtijd veeleer tussen 45 en 50 minuten.

Ik wil het nogmaals hebben over de aanpassing van lijn 124 die Brussel met Charleroi verbindt. Die lijn zal ook voor het GEN-project worden gebruikt. Tussen Linkebeek en Brussel-Zuid zijn drie stopplaatsen gepland: Ukkel-Calevoet, Ukkel-Stalle en Vorst. Volgens de plannen zouden er vier GEN-treinstellen per uur in elke richtlijn rijden, naast de twee IC-IR treinen voor de verbinding Brussel-Charleroi. Dat betekent een zware belasting voor lijn 124. Zij wordt ook gebruikt voor het vervoer van goederen vanuit Charleroi naar Antwerpen (rangeerstation van Monceau-sur-Sambre).

Gelet op het verwachte treinverkeer op lijn 124 lijkt een vermindering van de rijtijd op de lijn Brussel-Charleroi mij onmogelijk. De rijtijd zal integendeel toenemen, althans gedurende de werken.

Bovendien lijkt het mij onmogelijk het traject tussen Sint-Genesius-Rode en Brussel op vier sporen te brengen, aangezien de bocht van Vorst de aanleg van een vierde

Par rapport à cette impossibilité matérielle, je me permets de rappeler malgré tout l'importance socio-économique de Charleroi: elle est la première ville wallonne, la troisième ville du pays - après Bruxelles et Anvers - et compte plus de 200.000 habitants. Il me semble donc logique qu'elle soit connectée de manière réellement efficiente à Bruxelles.

Bien qu'aucune échéance ne semble avoir été fixée par la SNCB pour régler cette problématique, à savoir la diminution du temps de trajet et la possibilité de porter à quatre voies dans le virage de Forest, pouvez-vous m'indiquer si des mesures spécifiques sont envisagées afin de faire face à la surcharge de la ligne?

La SNCB envisage-t-elle des alternatives pour faire en sorte de ne pas augmenter la durée du trajet Charleroi-Bruxelles? Si ce potentiel alternatif existe, tiendra-t-il compte des contingences multiples comme la fréquentation en heures de pointe, les périodes d'augmentation de fret et la mise sur pied du RER, avec ses quatre rames prévues par heure, dans chaque sens?

spoor materieel onmogelijk maakt. Ik wijs erop dat de treinen van lijn 124 door die bocht moeten om Brussel-Zuid binnen te rijden.

Ik wijs tevens op het belang van Charleroi op sociaal-economisch gebied: met meer dan 200.000 inwoners is het de eerste stad van Wallonië en de derde stad van België. Het is dan ook logisch dan zij over een goede verbinding met Brussel beschikt.

Worden specifieke maatregelen getroffen met het oog op de overbelasting van de lijn? Overweegt de NMBS alternatieve maatregelen te nemen teneinde de rijtijd op het traject Charleroi-Brussel niet te verlengen? Als dat het geval is, zal men dan rekening houden met bepaalde factoren zoals het aantal reizigers tijdens de spitsuren, de toename van het goederenvervoer en de inbedrijfstelling van het GEN, met zijn vier treinstellen per uur in elke richting?

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, comme il a été répondu le 14 mars dernier, la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles, avec augmentation de la vitesse est effectivement prévue à long terme.

08.02 **Minister Renaat Landuyt**: Op lange termijn zal lijn 124 op vier sporen worden gebracht en zal de snelheid worden verhoogd.

08.03 **Eric Massin** (PS): Il n'y a pas la place!

08.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Que dois-je faire alors?

Le **président**: Démissionner.

08.05 **Eric Massin** (PS): Je n'irai pas jusqu'à cette extrémité. Monsieur le ministre, je vous laisse terminer puis je répliquerai.

08.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Je répète. Tel que cela a été indiqué le 14 mars dernier, la mise à quatre voies de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles, avec augmentation de la vitesse, est prévue à long terme. Avec la future mise en service du RER – ici, il ne s'agit plus de long terme –, le trafic sur la ligne 124 sera bien sûr plus intense sur cette relation mais la capacité y sera doublée à la suite de la mise à quatre voies entre Nivelles et Linkebeek. Cela permettra la scission entre le trafic RER et le trafic IC/IR sur ce tronçon: deux voies pour chaque genre de desserte.

08.06 **Minister Renaat Landuyt**: Eens het GEN in werking treedt – dat is eerder iets op korte termijn – zal er drukker treinverkeer zijn maar zal de capaciteit worden verdubbeld door het op vier sporen brengen van de verbinding tussen Nijvel en Linkebeek. Op die lijn zullen het IC/IR-verkeer en het GEN-verkeer over telkens twee sporen worden verdeeld. Tussen Linkebeek en Brussel zullen de verschillende treinen dezelfde sporen gebruiken maar zal slechts

Au-delà, entre Linkebeek et Bruxelles-Midi, les trains lents et rapides emprunteront les mêmes voies mais une partie seulement de l'offre RER y circulera. Dès lors, cette infrastructure est en adéquation avec la circulation des trains prévue.

een gedeelte van de GEN-treinen rijden.

08.07 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Mettons-nous néanmoins d'accord concernant ma question. Si j'ai bien compris, une mise à quatre voies est prévue entre Nivelles et Linkebeek. Ensuite, entre Linkebeek et Bruxelles-Midi, nous avons trois arrêts – Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle et Forest – or, avec le virage de Forest, il est impossible de mettre à quatre voies! Vous venez de le confirmer vous-même puisqu'on va utiliser les voies existantes.

08.07 Eric Massin (PS): In de bocht van Vorst zijn vier sporen niet haalbaar. Daar loopt u dus het risico van een overbelasting. Zijn er andere oplossingen?

Je ne comprends pas comment on va pouvoir augmenter la vitesse étant donné que quatre rames passeront chaque jour dans chaque sens – cela nous donne huit rames –, plus deux trains IC/IR par heure dans chaque sens – huit plus quatre, cela donne douze trains –, plus éventuellement les trains de fret.

Déjà de la sorte, il sera impossible de respecter les contingences d'arrêt en fonction des rames RER parce que vous allez devoir faire face à une surcharge. Tout cela parce qu'on ne peut pas faire passer la ligne à quatre voies entre Linkebeek et Bruxelles-Midi. La question est bien celle-là: la SNCB peut-elle envisager des alternatives?

08.08 Renaat Landuyt, ministre: Vous sous-estimez la politique, car la politique, c'est rendre possible l'impossible.

08.08 Minister Renaat Landuyt: Nu onderschat u de politiek. Die bestaat er net in het onmogelijke mogelijk te maken.

08.09 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, je ne sous-estime rien du tout et je reviendrai avec une autre question dans les semaines qui suivent car je sais qu'il existe une alternative.

08.09 Eric Massin (PS): De NMBS heeft een alternatieve oplossing onderzocht. Ik verwachtte dat de NMBS zou laten weten of dat alternatief al dan niet een kans maakte, en waarom.

08.10 Renaat Landuyt, ministre: Je suppose qu'il y a encore trois hypothèses et six questions.

08.11 Eric Massin (PS): Pas du tout: la SNCB a simplement envisagé une solution alternative. Ce que j'attendais, c'est que la SNCB me réponde par l'intermédiaire du ministre qu'il existait bien une alternative et qu'elle me dise si elle l'adoptait ou pas, ainsi que les raisons pour lesquelles elle serait écartée. Ce n'est que cela.

08.12 Renaat Landuyt, ministre: Je pense qu'on est en train d'étudier la question en fonction de ce qui est prévu à long terme.

08.12 Minister Renaat Landuyt: Ik vermoed dat men de kwestie thans bestudeert in het kader van een langetermijnvisie.

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

09 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bedeling van de dagbladen" (nr. 6347)

09 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution des journaux" (n° 6347)

09.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een aantal dagbladuitgevers vrezen dat zij in de toekomst hun activiteit zullen moeten staken. De VUM heeft de commissie voor het bedelen van de dagelijkse krant immers met 9% verminderd met als argument dat De Post deze veel goedkoper kan bedelen. Sommige dagbladbedelers spreken hier over een vorm van oneerlijke concurrentie omdat De Post met overheidsmiddelen werkt. Daarnaast stellen zij vragen bij de opportuniteit van het opnemen van het verdelen van dagbladen als element van universele dienstverlening in tijden waarin mensen massaal toegang hebben tot informatie via het internet.

Ik heb een aantal vragen. Wat is de mening van de minister over het feit dat sommige dagbladbedelers over oneerlijke concurrentie van De Post spreken? Is dat inderdaad zo? Worden de tarieven inzake uitreiking van dagbladen enkel bepaald door een bijzondere overeenkomst gesloten tussen de Staat, de dagbladuitgevers en De Post? Zo ja, wanneer werd voor het laatst zo'n overeenkomst gesloten en wat zijn de belangrijkste wijzigingen met de vorige? Heeft de minister zich afgevraagd of het verdelen van dagbladen wel geldt als element van universele dienstverlening?

09.02 Minister Renaat Landuyt: Ik zoek de vraag. Ik ben zeker dat het antwoord op de eerste vraag neen is maar voor de rest...

De **voorzitter:** Dit was een samengevoegde vraag met de heer Maene maar die heeft zijn vraag omgezet in een schriftelijke vraag.

09.03 Minister Renaat Landuyt: Vandaar dat ik helemaal in de war ben.

De **voorzitter:** U werd op een dwaalspoor gebracht.

09.04 Minister Renaat Landuyt: Ik kan de volgende antwoorden geven op de vragen van de heer De Padt. Op de vraag of dit al dan niet oneerlijke concurrentie is, zou ik willen zeggen dat deze vraag eigenlijk aan de uitgevers zou moeten worden gesteld. Desondanks kunnen wij ervan uitgaan dat de uitgevers beschikken over twee kanalen om hun kranten te verdelen, namelijk het kanaal van de abonnementen enerzijds en het kanaal van de losse verkoop via de winkels en de bedeling op de rondes anderzijds. Deze twee verkoopkanalen worden door de uitgevers op een gelijkaardige manier gepositioneerd op de markt. Het is de klant-lezer die uiteindelijk beslist via welk kanaal hij of zij zich de krant zal aanschaffen.

Wat de tarieven inzake uitreiking van dagbladen betreft, zijn deze recent op elkaar afgestemd. Aanvankelijk kregen de winkeliers 25% commissie op de verkoopprijs van een krant voor de bedeling van abonnementen op hun rondes, maar gelet op de sterke stijging van de verkoopprijs gedurende de laatste 5 jaar was deze commissie niet meer marktconform. Deze commissie werd door de uitgevers dan ook aangepast en afgestemd op de bedelingsprijs van andere

09.01 Guido De Padt (VLD): Le groupe VUM a réduit de neuf pour cent la commission accordée au secteur de la distribution quotidienne des journaux. Certains distributeurs de journaux voient dans ce dossier une concurrence déloyale car si La Poste est en mesure de proposer ce service à meilleur compte, c'est grâce à des subsides. A l'heure où l'information est accessible sur l'internet, ils se demandent si la distribution de journaux doit toujours être considérée comme un service universel.

Le ministre estime-t-il qu'il s'agit en l'espèce de concurrence déloyale ? Des accords sur les prix de la distribution des journaux ont-ils été conclus entre l'Etat, les éditeurs et La Poste ? Quand le dernier accord a-t-il été conclu ? La distribution des journaux est-elle encore un service universel ?

09.04 Renaat Landuyt, ministre: C'est aux éditeurs qu'il faut demander si l'on est en présence ou non de concurrence déloyale. Ils peuvent distribuer leurs journaux selon la formule des abonnements ou par la vente directe. Le client fait son choix.

Les prix de la distribution des journaux ont été récemment harmonisés. Initialement, les distributeurs de journaux recevaient une commission de 25 pour cent mais celle-ci a été alignée sur les prix d'autres distributeurs. Il n'y a donc pas de concurrence déloyale.

Il existe un accord entre La Poste,

krantenbedelers, zoals De Post, Delta Media enzovoort. Er is in geen geval sprake van oneerlijke concurrentie tussen De Post en andere bedelers enerzijds en de dagbladhandelaars anderzijds.

Ten tweede, er bestaat een tripartiete overeenkomst tussen De Post, de Staat en de uitgevers in verband met de uitreiking van dagbladen. Deze overeenkomst zal binnenkort worden vervangen door een nieuwe overeenkomst waarbij 100% van de kranten in vervroegde uitreiking gaan. Onlangs, op 13 april, werd hierover een principeakkoord bereikt tussen De Post, de Staat en de uitgevers. Deze tripartiete overeenkomst bepaalt inderdaad de tariefstructuren voor de uitreiking van de dagbladen. De nieuwe tarieven van De Post zijn afgestemd op de huidige voorwaarden van de privé-bedelers en zijn dus marktconform.

Ten derde, de bedeling van kranten maakt deel uit van de opdrachten van de openbare dienst die aan De Post zijn toegewezen. Zij is een fundamenteel onderdeel van het recht op informatie in een democratie. Iedere burger moet toegang krijgen tot de informatie over de wereld en zijn omgeving, parlementaire vragen enzovoort. Bovendien is vandaag geen enkel ander bedrijf in staat om een krantenbedeling te organiseren over heel België in alle bussen omwille van rentabiliteitsredenen.

De **voorzitter**: Parlementaire vragen en ook het antwoord van de minister is van belang.

09.05 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik heb daar niets aan toe te voegen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 **Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les boîtes aux lettres à levée très tardive" (n° 6270)**

10 **Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de postbussen met een zeer late lichting" (nr. 6270)**

10.01 **André Perpète** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis peu, des boîtes aux lettres à levée très tardive existent à La Poste. Ces boîtes, qui sont au nombre de six et qui n'existent qu'à Bruxelles, sont levées jusqu'à 23.00 heures.

Cependant, pour que les envois Prior arrivent dans les temps, les lettres timbrées Prior devront être postées avant 20.30 heures pour toutes les destinations ou avant 23.00 heures pour les codes postaux compris entre 1.000 et 2.100, pour pouvoir être distribuées le jour ouvrable suivant.

C'est pour répondre le mieux possible à l'attente de ses clients que La Poste a mis sur pied ce nouveau service qui, dans un premier temps, fonctionne dans une phase pilote qui se terminera bientôt et qui a débuté au mois de février de cette année.

Ces nouvelles boîtes sont reconnaissables à leur nouveau symbole: un pictogramme représentant une lune sur fond bleu.

Les habitants des quartiers situés autour de ces nouvelles boîtes ont été avertis de ce nouveau service grâce à des dépliants publicitaires

l'Etat et les éditeurs de journaux pour la distribution des quotidiens et les tarifs applicables à cette distribution. Cet accord, conclu le 13 avril 2005, prévoit que l'ensemble des journaux seront bientôt distribués plus tôt. Les nouveaux tarifs de La Poste sont conformes au marché.

La distribution des journaux est confiée à La Poste et garantit le droit à l'information à tous les citoyens. Eu égard à la faible rentabilité de l'opération, aucune autre entreprise n'est en mesure d'organiser la distribution des journaux dans tout le pays.

10.01 **André Perpète** (PS): Sinds kort loopt in Brussel een proefproject waarbij zes postbussen er een zeer late lichting bij kregen, meer bepaald om 23.00 uur.

Bestaat er al een eerste evaluatie van die nieuwe dienst? Hoeveel van de Priorbrievenpost van die zeer late lichtingen bereikt de bestemming binnen de vooropgestelde termijn? Hoe reageerden de klanten op die nieuwe mogelijkheid? Is De Post van plan, zo de proef positief onthaald wordt, ook in andere zones zo'n late lichtingen te organiseren? Zo ja, zal ze zich daarbij tot de dichtbevolkte gebieden beperken?

sur le sujet.

Ce nouveau service s'adresse aussi bien aux clients professionnels qu'aux particuliers. Si le test s'avère concluant, La Poste pourrait décider d'étendre cette initiative.

Voici mes questions, monsieur le ministre:

- Existe-t-il déjà une première évaluation de ce nouveau service de La Poste?
- Quelle est la quantité du courrier Prior traité par ces boîtes et qui arrive dans les délais?
- Comment les clients ont-ils réagi à cette possibilité? L'engouement est-il réel?
- Si le test s'avère concluant, La Poste compte-t-elle équiper d'autres zones de ce type de boîtes aux lettres? Si oui, sera-ce uniquement possible dans les zones densément peuplées?
- Pensez-vous que ce projet soit réalisable dans des zones moins peuplées, voire des zones rurales, notamment concernant l'arrivée du timbre Prior à J+1?

10.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le test sera évalué fin mai 2005. Cependant, les premiers résultats indiquent déjà une augmentation du volume déposé. La réaction du grand public est donc positive.

L'évaluation approfondie devrait, d'une part, permettre à La Poste de savoir quel est le volume du courrier déposé avant 20.30 heures et avant 23.00 heures. D'autre part, elle devrait faire apparaître si le volume est réparti de manière équilibrée sur toutes les boîtes ou s'il est concentré davantage sur une ou plusieurs boîtes.

Les résultats pour les envois Prior sont identiques aux résultats nationaux; ils s'élèvent à 90% à fin mars 2005.

Un des facteurs déterminants pour le choix d'une zone au sein de laquelle un test de boîte à levée tardive peut être réalisé est la proximité d'un centre de tri industriel de La Poste. La bonne exécution de ce type de levée nécessite en effet la capacité de pouvoir traiter, très tard et en très peu de temps, un certain volume de courrier.

En conséquence, une éventuelle et future mise en œuvre de ce test ne pourra être réalisée, ailleurs qu'à Bruxelles, que dans des zones proches des centres de tri d'Anvers, Gand, Liège ou Charleroi.

10.03 André Perpète (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse. Veuillez cependant noter qu'aujourd'hui, il existe encore d'autres centres de tri, notamment celui de Libramont.

10.04 Renaat Landuyt, ministre: Est-ce un centre de tri industriel, tel que défini par La Poste? Certaines capacités sont nécessaires.

10.05 André Perpète (PS): Si l'on applique le même principe qu'à Bruxelles et que l'on souhaite distribuer dans la zone proche,

10.02 Minister Renaat Landuyt: De test wordt eind mei 2005 geëvalueerd.

De eerste resultaten geven echter al een stijging aan van het gedeponeerde aantal brieven. De reactie is dus positief. De Post onderzoekt thans hoeveel brieven er voor 20.30 uur en voor 23 uur werden gedeponeerd en gaat na of een en ander evenwichtig over alle postbussen is gespreid. De resultaten voor de Priorbrievenpost zijn dezelfde als de resultaten op nationaal vlak. De doorslaggevende factor inzake de keuze van een zone is de nabijheid van een industrieel sorteercentrum. De mogelijkheden inzake een toekomstige invoering buiten Brussel zijn dus beperkt tot Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi, in de nabijheid van een industrieel sorteercentrum.

10.03 André Perpète (PS): Er zijn nog andere sorteercentra, met name in Libramont.

10.04 Minister Renaat Landuyt: Is dat een industrieel sorteercentrum? Bepaalde voorzieningen zijn noodzakelijk.

10.05 André Perpète (PS): Als men hetzelfde principe toepast als

certainement oui.

in Brussel en men in de nabijgelegen zone wil uitreiken, dan is dat wel het geval.

10.06 Renaat Landuyt, ministre: Qui suis-je?

10.07 André Perpète (PS): Monsieur le ministre, si vous ne le savez pas, ce n'est pas moi qui pourrai vous répondre.

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

11 Questions jointes de

- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente d'une partie des terrains de la gare de Jemelle" (n° 6304)
- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sécurisation d'un mur appartenant à la SNCB à Jemelle" (n° 6305)
- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert du dépôt de Taxipost d'Arlon vers Jemelle" (n° 6324)

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van een gedeelte van de gronden van het station van Jemelle" (nr. 6304)
- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beveiligen van een muur in Jemelle die eigendom is van de NMBS" (nr. 6305)
- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overbrenging van het depot van Taxipost van Aarlen naar Jemelle" (nr. 6324)

11.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, permettez-moi de vous interrompre mais mes trois questions ne concernent pas toutes la gare de Jemelle. Nous avons mal commencé cette réunion, monsieur le ministre, par une réponse qui n'était pas une réponse à ma question ou par une question qui n'était pas une question à une réponse! J'ai l'impression que nous allons mal continuer, monsieur le président!

Si la première question concerne effectivement un terrain de la gare de Jemelle et la deuxième la sécurisation d'un mur de cette gare, au travers de la troisième question - la plus importante - je redemande, et je suis sûr que mon collègue André Perpète fera la même chose, le transfert de Taxipost de Jemelle vers Arlon, ce qui est tout à fait différent!

Le **président**: C'est tout à fait différent, c'est bien vrai!

11.02 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, la SNCB possède, à Jemelle, un terrain de 5,5 hectares qui est une ancienne décharge de fonds de gare et dont l'assise est constituée de schiste dur. Sur ce terrain, deux voies électrifiées servent à ranger les automobiles et les voitures voyageurs. De l'autre côté, une voie non électrifiée sert de, temps à autre, à garer sept ou huit wagons de marchandises. Or, la superficie de la gare permettrait de les garer à un autre endroit.

Une ASBL est intéressée par l'acquisition de ce terrain pour en faire un zoning destiné à accueillir des PME. Il apparaît, alors que l'ASBL a écrit plusieurs courriers à la SNCB mais n'a jamais reçu de réponse, que la SNCB ne souhaite pas vendre ce terrain.

Monsieur le ministre, je souhaiterais simplement savoir si cette

11.02 Joseph Arens (cdH): De NMBS beschikt in Jemelle over een terrein van 5,5 hectaren waarop motorstellen, rijtuigen voor reizigersvervoer en zeven à acht goederenwagons opgesteld staan. Nochtans is het station groot genoeg om ze elders op te stellen.

Een vzw wil dit terrein aankopen om er een KMO-zone op te vestigen, maar de NMBS wil het blijkbaar niet verkopen.

Als de NMBS inderdaad weigert

information est exacte et, si oui, quelles sont les raisons qui expliquent le refus de la SNCB de vendre ce terrain.

dat terrein te verkopen, zou ik graag de reden van die weigering vernemen.

11.03 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, monsieur Arens, la réponse est la suivante. La plupart des terrains appartenant au groupe SNCB sont en zone bleue dans le plan de secteur. La valeur de ces terrains est, de ce fait, sous-estimée. Le but du groupe SNCB est d'obtenir une nouvelle affectation permettant une valorisation immobilière plus élevée en pratiquant notamment des plans communaux d'aménagement dérogoires.

11.03 Minister **Renaat Landuyt**: De meeste terreinen van de NMBS liggen in een blauw ingekleurde zone. De NMBS-groep wil deze terreinen een nieuwe bestemming geven zodat ze meer opbrengen. Als de groep daarin slaagt, zal ze een partner zoeken om die onroerende goederen te gelde te maken. De NMBS heeft er bijgevolg momenteel geen baat bij om haar gronden te verkopen.

Dès que cette nouvelle affectation sera obtenue, la direction Patrimoine au sein de la SNCB Holding recherchera un partenaire public ou privé pour mener à son terme une valorisation immobilière.

A ce jour, ces démarches n'étant pas encore accomplies, toute opération de vente ne pourrait être que peu compatible avec les intérêts de nous tous et de la SNCB Holding.

11.04 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre de sa réponse.

11.04 **Joseph Arens** (cdH): In Jemelle bezit de NMBS een steunmuur die ruim 140 jaar geleden gebouwd werd en nu dreigt in te storten als er geen herstellingswerken worden uitgevoerd. Achter die muur staan elf arbeiderswoningen, die allemaal bewoond worden. Zal u de nodige maatregelen treffen om de muur te stabiliseren? Binnen welke termijn?

A Jemelle, rue des Carrières, la SNCB possède un mur d'une longueur d'environ 100 mètres érigé en forme dégressive, dont la plus grande hauteur est d'environ 12 mètres. Ce mur retient les terres du talus de la SNCB. Il a été construit il y a plus de 140 ans. Chaque année, il bouge un peu plus, surtout sur sa hauteur. Cela laisse prévoir son effondrement s'il n'est pas remis en état à moyen terme. C'est d'autant plus dangereux que derrière ce mur se situent onze maisons ouvrières, toutes habitées.

Monsieur le ministre, comptez-vous prendre des mesures de sécurisation de ce mur? Et si oui, dans quels délais? Voilà ma deuxième question.

11.05 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, ce mur a été construit en 1910. En 1925, il a été rempli par des fondations en béton armé. Depuis lors, des campagnes de mesure ont été menées à plusieurs reprises et ont montré que le mur s'est très légèrement déplacé. Les seuls déplacements décelables à l'œil nu sont ceux des tablettes de couronnement. Toutefois, ils ne présentent aucun danger.

11.05 Minister **Renaat Landuyt**: De kwestieuze muur werd in 1910 opgetrokken en in 1925 versterkt. Sindsdien werden herhaaldelijk metingen verricht, waaruit is gebleken dat de muur zich lichtjes verplaatst heeft. Dat houdt evenwel geen enkel gevaar in. Infrabel blijft twee keer per jaar metingen verrichten om na te gaan of de muur in het lood staat en boringen verrichten om water te onttrekken aan een aantal natte zones.

Infrabel va continuer à effectuer les mesures pour vérifier l'aplomb deux fois par an et à procéder à des forages d'appel d'eau dans certaines zones très humides. C'est donc dans le respect de tous, en vérifiant les mouvements éventuels du mur que nous fonctionnons.

11.06 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour cette réponse qui me rassure: Infrabel suit donc de très près l'évolution du mur.

11.06 **Joseph Arens** (cdH): De aandacht die Infrabel aan deze kwestie besteedt, stelt mij gerust.

11.07 Renaat Landuyt, ministre: Millimètre par millimètre.

11.08 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, ma troisième question concerne le transfert du dépôt de Taxipost d'Arlon vers Jemelle. Monsieur le ministre, depuis le 4 février dernier, les activités du dépôt Taxipost d'Arlon ont été transférées vers le site de Jemelle. Le dépôt d'Arlon desservait le Grand-Duché et tout le sud de la province. Il assurait 9 services: 4 sur la province et 5 au Grand-Duché de Luxembourg et comptait 17 membres du personnel.

Les services grand-ducaux seront assurés par des indépendants sous-traitants de Taxipost tandis que Jemelle assurera la couverture du sud de la province par trois services qui tourneront en matinée.

Je remarque à nouveau la réelle nécessité d'être attentif chaque jour au caractère rural de notre province – le collègue Perpète l'a fait tout à l'heure aussi. Je crois que nous ne le faisons pas encore assez souvent. Après le transfert des dépôts de Marche, Libramont vers le centre de Jemelle, c'est maintenant au tour de celui d'Arlon.

En effet, une nouvelle fois, nous en payons le prix. Pour un Arlonais, un Athusien ou un Virtonais, Jemelle est excentré. Les zones à faible densité de population sont donc encore et toujours discriminées. Pour qu'un courrier express soit distribué le jour même (J+O), il fallait qu'il soit déposé à Arlon pour 10 heures. Maintenant, il faudra le déposer directement à Jemelle ou alors s'organiser pour qu'un service de Jemelle l'enlève directement à notre domicile.

Ce qui me surprend le plus dans ce dossier - et le gouverneur me le rappelait encore il y a quelques jours – c'est que, fin 2004, La Poste s'était engagée à maintenir le dépôt Taxipost d'Arlon. Son déménagement avait d'abord été envisagé vers les locaux de l'ancien contrôle technique à Etalle et ensuite vers les nouveaux locaux qui seront construits par La Poste d'Arlon, locaux pour lesquels je m'attendais à voir les travaux évoluer plus vite. Cependant, aujourd'hui, le dépôt d'Arlon est bel et bien fermé. Ce qui veut dire qu'il n'y en a plus dans la province de Luxembourg, cette immense province!

L'exigence des Luxembourgeois est très claire. Ils demandent le rapatriement du dépôt Taxipost de Jemelle vers Arlon. Un aller-retour, nous demandons le retour!

Monsieur le ministre, voici mes questions:

- Qu'en est-il des engagements de La Poste d'il y a à peine quelques mois, et je suis content d'avoir parmi nous un dirigeant de cette poste?
- Quelles sont les raisons de ce transfert? Nous n'arrivons pas à nous l'expliquer, étant donné que fin 2004, vous nous aviez garanti que le dépôt resterait à Arlon.
- Quand envisagez-vous le rapatriement du dépôt Taxipost vers Arlon ou ses environs?

11.09 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la direction de Taxipost SA a pris la décision de consolider son réseau de distribution et d'intégrer quatre de ses sous-dépôts dans des localisations déjà existantes. Dans ce cadre, son activité d'Arlon est effectivement transférée vers le sous-dépôt de Jemelle. Cette décision est fondée tant sur des soucis de productivité que de

11.08 Joseph Arens (cdH): Luxemburg wordt eens te meer het slachtoffer van delocalisaties. De dunbevolkte gebieden worden keer op keer gediscrimineerd. Eind 2004 beloofde De Post nochtans het depot van Taxipost in Aarlen te zullen behouden. Intussen sloot dat depot echter de deuren en werd de activiteit naar Jemelle overgebracht. Luxemburg beschikt dus niet langer over een depot en de Luxemburgers vragen dat het opnieuw naar Aarlen verhuist.

Hoe staat het met de beloften van De Post? Waarom wordt die activiteit van Aarlen naar Jemelle overgebracht? Wanneer keert het Taxipostdepot naar Aarlen of omgeving terug?

11.09 Minister Renaat Landuyt: De beslissing van de NV Taxipost, om rentabiliteits- en productiviteitsredenen, vier van de subdepots bij al bestaande depots onder te brengen, zal voor het

rentabilité.

Ce transfert vers Jemelle n'aura pas d'impact négatif pour la clientèle. Le service de ou vers la province de Luxembourg ainsi que du Grand-Duché de Luxembourg sera maintenu. Ce transfert d'activité n'entraîne pas de suppression d'emplois. Le personnel statutaire détaché ainsi que le personnel contractuel à durée indéterminée pourra continuer à travailler pour Taxipost SA au départ du site entièrement rénové de Jemelle.

Taxipost s'est également engagée à ne transférer l'activité que fin juin au plus tard, de façon à permettre au personnel désirant retourner vers La Poste de trouver un nouvel emploi au sein de la maison-mère.

cliënteel geen negatieve gevolgen hebben. De dienstverlening in de provincie en in het Groothertogdom Luxemburg blijft bestaan. Er verdwijnen geen jobs. Het gedetacheerde statutair personeel en het contractueel personeel met een overeenkomst van onbepaalde duur zal vanuit Jemelle aan de slag kunnen blijven.

De overheveling zal pas eind juni plaatsvinden teneinde de personeelsleden die naar De Post willen terugkeren, de kans te bieden daar een baan te vinden.

11.10 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Néanmoins, je vous ferai remarquer que des pages entières dans les journaux locaux démontrent que le J+0 égale le J+7. Des pages entières relatent l'insatisfaction de ceux qui utilisent Taxipost. J'ai donc du mal à croire ce que vous venez de dire en ce qui concerne l'absence d'impact de cette décision importante sur la clientèle. Je demande vraiment à la direction de Taxipost de continuer à discuter avec les Luxembourgeois qui, de toute façon, se rencontrent régulièrement en groupe de travail présidé par le gouverneur de la province et où se retrouvent toutes les forces politiques et syndicales.

Il est urgent de repenser toutes ces délocalisations, car celle-ci n'est pas l'unique délocalisation que nous vivons. Quand je vois ce que nous avons perdu, ces dix dernières années, dans la province de Luxembourg, qui n'est, certes, qu'une province périphérique, nous ne pouvons plus continuer à accepter ces différentes délocalisations. Aussi, monsieur le ministre, je compte sur vous et le ministre Vande Lanotte pour améliorer la situation.

Par ailleurs, savez-vous qu'entre Arlon et Jemelle, il n'y a pas 10 mais près de 80 kilomètres si mes calculs sont exacts? C'est donc plus qu'une petite décentralisation ou une restructuration. J'appelle cela carrément une délocalisation que je trouve, comme tous les Luxembourgeois, inacceptable. Nous espérons que le gouvernement et La Poste nous rencontreront à nouveau pour rediscuter. Et comme le ticket aller de Arlon vers Jemelle n'est pas encore exécuté, il est peut-être encore possible de retirer ce ticket aller et de maintenir Taxipost à Arlon.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir des trains L sur la ligne 162" (n° 6361)

12 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de L-treinen op lijn 162" (nr. 6361)

12.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la ligne 162 est en majeure partie parcourue par des

12.01 Joseph Arens (cdH): Als gevolg van de opeenvolgende

trains IC cadencés Bruxelles-Luxembourg, complétés par quelques trains IC "rapides" et plusieurs trains internationaux Bruxelles-Strasbourg-Bâle et au-delà.

Dans une contrée au relief accidenté et au climat capricieux, le train L assure une desserte relativement sûre, rapide et ponctuelle qu'aucune ligne de bus ne peut égaler. De par sa régularité, le train assure un lien sûr avec le reste du réseau.

Le trafic voyageurs sur cette ligne est en déclin depuis plusieurs années. Il est donc nécessaire de s'interroger sur la poursuite de ce service dans sa structure actuelle. Les différentes suppressions successives de gares, points d'arrêts, de guichets et de personnel tout au long du parcours ont été des mesures dissuasives pour bon nombre de navetteurs. De plus, la plupart des trains L suivent ou précèdent de peu des trains IC et sont, dès lors, relégués à un rôle purement local. On remarque aussi à certains endroits l'absence de certaines correspondances au niveau local comme c'est le cas à Libramont, par exemple, où le train L de Jemelle ne permet pas la correspondance vers Bertrix.

Il y a donc lieu de sauvegarder et de revitaliser une desserte malgré tout essentielle pour les populations de nos régions déjà très déshéritées. Il convient de repenser la desserte en lui cherchant une fonctionnalité régionale propre, dépassant le seul cadre de parent pauvre de la seule ligne 162, en se basant sur les structures socio-économiques engendrant des déplacements comme l'enseignement, l'emploi, les commerces, les services et les loisirs. Il est important de prendre en compte des courants de trafic régionaux. En considérant les principaux centres d'attraction, on constate qu'il y a plusieurs points faibles sur cette ligne:

- le manque total de bonnes correspondances depuis le sud vers Liège;
- la non-desserte de Marche depuis la ligne 162;
- la question des correspondances entre services L à Libramont.

La future grille de desserte doit être conçue en tenant compte du caractère et du potentiel touristique très prononcé de la province du Luxembourg.

Monsieur le ministre,

- pouvez-vous me rassurer sur l'avenir des trains L sur la ligne 162?
- qu'envisagez-vous faire pour sauvegarder et revitaliser cette desserte?

12.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la desserte omnibus de la ligne 162 sur le tronçon Namur-Ciney est assurée en semaine par des trains L cadencés toutes les heures.

Entre Ciney et Arlon, une desserte toutes les deux heures avec un renfort aux heures de pointe complète cette offre.

De plus, des trains de pointe scolaires sont également prévus sur cette ligne.

Tous ces trains permettent de relier entre eux les différents points d'arrêt et d'orienter les voyageurs vers les gares principales de la

beslissingen om stations, stopplaatsen en loketten te sluiten en het met minder personeel te doen op lijn 162 hebben heel wat pendelaars zich van de trein afgekeerd. Bovendien rijden de meeste L-treinen op die lijn vlak voor of na IC-treinen. Daardoor overstijgen ze het lokale niveau niet. Toch moet die spoorlijn, die van fundamenteel belang is voor onze op dat vlak sowieso al stiefmoederlijk bedeelde streek, behouden blijven en nieuw leven ingeblazen worden. Dat kan door de lijn een specifieke regionale functie te geven, rekening houdend met het toeristische potentieel van de provincie Luxemburg en de regionale sociaal-economische structuren.

Wat gaat u doen om de L-treinverbindingen op lijn 162 in stand te houden en nieuw leven in te blazen?

12.02 **Minister Renaat Landuyt**: In de week is er om het uur een klokvaste stoptreinverbinding op het baanvak Namen-Ciney van lijn 162. Tussen Ciney en Aarlen is er om de twee uur een trein, met extra treinen tijdens de spitsuren. Dankzij dat treinaanbod zijn er verbindingen tussen alle stopplaatsen en kunnen de reizigers naar de hoofdstations op de lijn gebracht worden, waar dan

ligne (Libramont, Jemelle, Ciney), celles-ci bénéficiant de correspondances avec les trains rapides vers Namur et Bruxelles.

En matière de correspondance, il est donné priorité aux flux les plus importants, étant entendu qu'il n'est pas possible de réaliser des correspondances pour l'ensemble des destinations. L'offre de trains actuelle répond globalement aux attentes de la clientèle dans les points d'arrêt de la ligne 162. Toutefois, à l'occasion de l'élaboration du futur plan de transport, cette offre pourra coller encore davantage avec la demande de la clientèle, et ce dans les limites des moyens disponibles.

weer overgestapt kan worden op de sneltrein naar Namen en Brussel.

Wat de aansluiting van de treinen betreft, wordt voorrang gegeven aan de belangrijkste reizigersstromen. Globaal genomen beantwoordt het huidige treinaanbod aan de verwachtingen van de treinreizigers. In het kader van het toekomstige vervoersplan kan het evenwel nog worden verbeterd.

12.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. Il subsiste une série de problèmes importants au niveau de certaines correspondances et de l'absence de certaines dessertes.

Je reste convaincu que l'introduction de matériel plus léger pourrait être dans certains cas une solution réelle. Monsieur le ministre, je me réjouis d'ailleurs à ce sujet d'une réponse récente de votre collègue M. Vande Lanotte sur l'introduction du "Light Rail". Le "Light Rail" pourrait améliorer les dessertes existantes mais aussi de rouvrir certaines lignes tout bonnement fermées mais dont l'infrastructure est toujours en place. Nous avons la chance d'avoir un ministre de la Mobilité, puisque tel est votre titre. Je compte sur l'appui du ministre de la Mobilité pour qu'on trouve les moyens dans le budget fédéral, permettant de tout mettre en œuvre afin de revaloriser au maximum les transports en commun, y compris les transports ferroviaires.

12.03 Joseph Arens (cdH): Dankzij de invoering van het Lightrail-concept kunnen niet alleen bestaande verbindingen worden verbeterd, maar kunnen ook oude lijnen waarvan de infrastructuur nog aanwezig is, opnieuw in gebruik worden genomen. Ik reken erop dat de minister van Mobiliteit er mee voor zal zorgen dat de nodige middelen worden vrijgemaakt om het reizigersvervoer per spoor nieuw leven in te blazen.

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

13 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de betalingsmogelijkheden in De Post" (nr. 6377)

13 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les moyens de paiement à La Poste" (n° 6377)

13.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag is in feite ontstaan uit een eigen vaststelling in het postkantoor.

Bij ons in Geraardsbergen is het niet mogelijk met de eigen bankkaart te betalen wanneer men bijvoorbeeld boetzegels moet aankopen. Men wordt verplicht om eerst naar de eigen bank te gaan of naar een bankautomaat om geld af te halen en dat in het postkantoor te kunnen gebruiken om zaken als boetzegels te betalen. In de huidige tijd is dat geen goede manier van werken meer.

13.01 Guido De Padt (VLD): Il est impossible de payer avec Bancontact/Mister Cash dans de nombreux bureaux de poste. Ainsi, le paiement des timbres-amendes ne peut être effectué qu'avec de l'argent liquide, à moins que l'on soit client de la Banque de La Poste.

13.02 Minister Renaat Landuyt: Welke boete was dat?

13.03 Guido De Padt (VLD): Dat is een privé-aangelegenheid, mijnheer de minister. Ik heb dat eens afgetoetst aan andere postkantoren. Ook in Ninove bestaat deze mogelijkheid niet, tenzij voor klanten van De Post zelf. Die hebben een eigen kaart, een Bankpluiskaart. In plaats van cash te betalen in het postkantoor,

13.03 Guido De Padt (VLD): Quelle est l'origine de cette distinction entre les clients de la Banque de La Poste et les autres ? De quelles possibilités de

kunnen zij met hun eigen bankkaart betalen. Daarom een aantal vragen, mijnheer de minister.

Wordt er bij De Post inderdaad een onderscheid in betalingsmogelijkheid gemaakt tussen klanten van de Bank van De Post en niet-klanten? Dat is de eerste vraag.

Is het correct dat mensen die geen klant zijn bij de Bank van De Post enkel de mogelijkheid hebben om cash te betalen in de postkantoren? Zo ja, op basis van welke argumenten of redenen is dit het geval? Zo nee, welke andere betalingsmogelijkheden hebben niet-klanten dan?

Acht u de huidige betalingsmogelijkheden bij De Post, zowel voor klanten als voor niet-klanten voldoende, of bent u of is De Post van plan om deze mogelijkheden in de toekomst uit te breiden? Ik dank u.

13.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega De Padt, De Post met haar 1.300 kantoren heeft de afgelopen twee jaar een grote inspanning geleverd om het haar klanten zo comfortabel mogelijk te maken wanneer deze een betaling aan het loket wensten te verrichten, weze het bijvoorbeeld een boete zoals u onlangs hebt moeten betalen.

In 700 van haar kantoren heeft de klant, naast de mogelijkheid van betaling met Proton, ook de mogelijkheid om met Bancontact/Mister Cash te betalen. Men is eigenlijk aan het investeren in de mogelijkheden om iedereen te kunnen laten betalen. Uiteraard is het zo dat de klanten van de Bank van De Post de mogelijkheid hebben te betalen via hun bankrekening. Op 150 locaties heeft De Post tevens publieke geldautomaten in de muur van het postkantoor. Deze automaten zijn uiteraard toegankelijk voor elke consument.

Samengevat, in alle postkantoren kan men cash, met proton en desgevallend via een zichtrekening bij de bank betalen. In 60% van het netwerk kan men ook via Bancontact of MisterCash betalen. Op honderd vijftig bijkomende locaties zijn er biljettenverdelers.

Ik kom tot uw tweede vraag. Wat ons betreft is dat inderdaad niet correct. Mensen die geen klant zijn bij de Bank van De Post kunnen cash of via proton betalen, alsook via Bancontact indien er een Bancontactautomaat is.

Derde vraag. De Post is momenteel bezig met een onderzoek naar een nog betere dienstverlening inzake de verschillende betalingsmogelijkheden. In het kader van dat onderzoek zal De Post proberen om op een zo doordacht mogelijke wijze elk kantoor uit te rusten met betaalmiddelen, op basis van de lokale behoefte van de klant. Ik verwacht dat dit onderzoek tegen het einde van deze maand zal worden afgerond. Tijdens de maanden mei en juni van dit jaar zal na een grondige evaluatie een herverdeling gebeuren van het aantal Bancontact-MisterCash-licenties en zal de locatie van de beschikbare apparatuur worden herzien. Uiteraard blijft proton, naast de mogelijkheid om cash te betalen, in elk kantoor beschikbaar. Dus als u uw proton voldoende oplaadt, kunt u uw boetes betalen.

13.05 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, het is ook mogelijk dat men boetezegels voor iemand anders koopt.

paiement ces derniers disposent-ils ? Le ministre estime-t-il que les moyens de paiement actuels sont suffisants ou envisage-t-il de les élargir ?

13.04 **Renaat Landuyt**, ministre: La Poste fournit des efforts considérables pour faciliter le paiement dans ses bureaux. Il est possible de payer avec Bancontact/Mister Cash dans 700 des 1.300 bureaux. Les clients de la Banque de La Poste peuvent évidemment payer par le biais d'un virement de leur compte à vue. En outre, 150 bureaux sont équipés de distributeurs de billets. Il est possible de payer avec de l'argent liquide ou avec Proton dans tous les bureaux de poste. Comme je l'ai déjà dit, il est également possible d'utiliser Bancontact/Mister Cash dans 60 pour cent des cas. On examine la manière d'encore améliorer la qualité des services offerts. Une évaluation du nombre de licences Bancontact sera effectuée au mois de mai ou de juin de cette année. La possibilité de paiement avec Proton sera conservée dans tous les bureaux.

De **voorzitter**: Voor de kinderen.

13.06 Guido De Padt (VLD): Ik heb wel gezegd dat ik boetezegels ben gaan kopen, maar ik heb daarom nog niet gezegd voor wie.

De **voorzitter**: Af en toe voor de kinderen bijvoorbeeld, als ze met de fiets rijden.

13.07 Guido De Padt (VLD): Ik dank de minister, voorzitter, voor zijn antwoord. Het zal wel heel toevallig geweest zijn dat net in onze regio die mogelijkheid om via Bancontact te betalen nog niet bestond.

13.07 Guido De Padt (VLD): L'argument selon lequel 150 bureaux sont équipés d'un distributeur de billets ne me convainc pas. Le paiement totalement électronique me paraît préférable. J'espère que le service sera amélioré sur ce point.

Ik vind het argument van De Post, te weten dat er bankautomaten aanwezig zijn op honderd vijftig locaties, niet echt overtuigend omdat men dan toch nog altijd met dat geld moet gaan sleuren. Het moet toch de bedoeling zijn om dat allemaal elektronisch af te handelen. Ik neem akte van het feit dat men in de toekomst die dienstverlening verder zal optimaliseren en ik geloof dat dit ook een goede zaak is.

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

14 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la promotion du Thalys wallon" (n° 6385)

14 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de promotie van de Waalse Thalys" (nr. 6385)

14.01 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, il y a quelques mois, le 29 septembre 2004, j'avais interpellé M. Vande Lanotte sur la nécessité de maintenir la ligne Thalys reliant Liège à Paris via Namur, Charleroi et Mons. A l'époque, j'avais insisté sur le potentiel de développement pour l'ensemble de cette région, d'autant que nous avons en outre un aéroport à Liège et Charleroi, tout un centre de biotechnologie, etc. J'avais alors mis en exergue plusieurs causes possibles du déficit enregistré par le Thalys wallon.

14.01 Eric Massin (PS): Ik heb er al eerder op gewezen dat de Thalys-verbinding tussen Luik en Parijs via Namen, Charleroi en Bergen de ontwikkeling van die streek ten goede komt. Ik vestigde tevens de aandacht op het gebrek aan communicatie over die verbinding, die een beperkte groei van 3 à 4 procent kent. Ik heb zelf kunnen vaststellen dat als men bij het *Call Center* naar een rit met bestemming Parijs en vertrek om 9.30 uur informeert, men systematisch een voorstel krijgt om vanuit Brussel te vertrekken, terwijl een Thalys-trein op datzelfde ogenblik het station van Charleroi aandoet. Is die marketingpraktijk veralgemeend en is dit de uitdrukkelijke wil van het bedrijf?

J'avais pointé le déficit de communication et l'absence d'une véritable stratégie marketing visant à promouvoir le Thalys wallon au sein de Thalys International.

M. Vande Lanotte m'avait répondu à l'époque que si, dans toute communication de Thalys en Belgique, les horaires et fréquences sur la dorsale wallonne sont mentionnés à côté des horaires de Bruxelles, il y avait quand même lieu de faire plus.

C'est ainsi que des animations, des stands et autres concours avaient été prévus en septembre et octobre 2004 sur la dorsale wallonne afin de donner de la visibilité au Thalys wallon. Une promotion "groupes scolaires" pour des voyages effectués entre le 1^{er} septembre 2004 et le 30 juin 2005 a été mise en place.

La dorsale a depuis enregistré une croissance de 3 à 4%, mais qui reste limitée au regard de celle de Bruxelles-Paris. Se pose donc toujours la question de la promotion et du soutien marketing de la dorsale par Thalys International. En effet, pour bonne partie, certaines activités que je viens de mentionner sont du ressort de la Région wallonne puisqu'il s'agit bien d'un partenariat entre la société Thalys International et la Région wallonne.

Op grond van hun postcode zou men reizigers naar een Waals station kunnen doorverwijzen. Heeft Thalys International opnieuw een marketingstrategie aangenomen ter bevordering van de dwarslijn?

Il me revient aussi, en ce qui concerne ces différents éléments et la politique de marketing vis-à-vis du Thalys wallon, que, lorsqu'un citoyen de Charleroi téléphone au call center et demande à se rendre à Paris aux environs de 9.30 heures du matin, on lui répond systématiquement de prendre le Thalys au départ de Bruxelles, alors que le train passe justement à 9.30 heures à Charleroi. Je peux vous le dire parce que j'en ai été personnellement témoin. Vous avouerez que cette pratique est contraire aux principes élémentaires d'un marketing promotionnel efficace.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si cette pratique de diriger les gens vers Bruxelles est généralisée et fait partie d'une volonté explicite de la compagnie?

J'imagine qu'il serait possible, sur la base du code postal renseigné par les personnes qui souhaitent utiliser le Thalys, que les agents travaillant aux réservations puissent aiguiller directement la clientèle en Wallonie avant de la diriger vers Bruxelles? Par exemple, vers le Thalys qui passe à 9.30 heures à Charleroi. Si quelqu'un téléphone de Charleroi pour prendre le Thalys à 9.30 heures, il renseigne son code postal 6000, qui correspond à Charleroi. Ce serait plus intelligent de lui conseiller de prendre le Thalys à Charleroi plutôt que de faire remonter ce voyageur jusque Bruxelles. Cette technique pourrait être généralisée dans tout le Royaume.

D'un point de vue plus général, Thalys International a-t-il, de nouveau, adapté une stratégie marketing pour la promotion de la dorsale? Si c'est le cas quels en sont les points forts?

14.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la SNCB envisage plusieurs mesures qui devraient, à court terme, contribuer à la promotion de l'axe Liège-Paris via Namur, Charleroi et Mons. Il est vrai que la plupart des appels téléphoniques réceptionnés au centre d'appel Telesales concernent des demandes de réservation bien précises auxquelles il convient de répondre le plus directement possible.

Toutefois, si la vente par téléphone ne s'avère pas le terrain le plus propice à la campagne de promotion du Thalys wallon, le site internet et les communications papier se révèlent, en revanche, des médias très efficaces que la SNCB entend utiliser à cette fin.

Voici un aperçu des différentes actions prévues:

- Vente par internet.
- Action de communication sur internet.
- Publication d'un ou plusieurs articles dans le journal "Metro"
- Insertion de "flyers" illustrés dans les pochettes de billets.

Premièrement, en ce qui concerne la vente par internet, lors de l'achat en ligne, les clients internet choisissent d'abord leur gare de départ et sélectionnent ensuite leur destination dans une liste qui s'adapte automatiquement en fonction de la gare de départ choisie. Les informaticiens étudient actuellement la possibilité d'inverser ce dialogue de vente. Dans le scénario envisagé, les clients indiqueraient leur destination et sélectionneraient ensuite leur gare de départ dans une liste alphabétique établie en fonction de la destination sollicitée. Toute personne souhaitant réserver un voyage vers Paris verrait ainsi automatiquement apparaître les gares de Charleroi-Sud, Liège-

14.02 Minister Renaat Landuyt: Er werden diverse maatregelen genomen om de reizen naar Parijs via Charleroi en Namen aan te moedigen. De meeste oproepen hebben echter betrekking op precieze vragen, en om promotie te voeren lijkt dat niet het beste middel te zijn. De NMBS overweegt het bevorderen van de verkoop via internet, promotie-acties waaronder een spelwedstrijd op de webstek, het publiceren van artikels in *Metro* en het verspreiden van boodschappen op de biljetten.

Guillemins, Mons ou Namur parmi les gares de départ potentielles.

Deuxièmement, pour ce qui est de l'action de communication sur internet, la SNCB prévoit dans les toutes prochaines semaines la publication durant quelques jours d'un visuel sur la page d'accueil "Voyager en Europe" du site www.sncb.be. Ce visuel renseignera par vagues de communications successives et en alternance avec d'autres sujets d'actualité la possibilité de voyager rapidement vers Paris au départ des quatre gares wallonnes.

La SNCB envisage également d'organiser un jeu-concours sur le site qui s'articulera autour d'une série de questions à propos du Thalys wallon. Le gagnant recevra un voyage à Paris en Thalys.

Troisièmement, au sujet de la publication d'un ou de plusieurs articles dans le journal "Metro", la SNCB dispose quatre jours par semaine d'une pleine page dans le "Metro", un journal lu par des dizaines de milliers de navetteurs, comme vous le savez. Y est régulièrement renseignée la possibilité de se rendre à Paris au départ de Liège, Namur, Charleroi et Mons. Par ailleurs, il est prévu de publier prochainement dans l'édition francophone de "Metro" un article consacré au Thalys wallon.

Quatrièmement, des "flyers" illustrés vantant la liaison entre Paris et quatre villes wallonnes desservies par le Thalys seront insérés dans les pochettes de billets délivrés aux guichets internationaux dans les gares de Charleroi-Sud, Liège-Guillemins, Mons et Namur. On ne peut pas faire plus.

14.03 Karine Lalieux (PS): On peut toujours faire plus.

14.04 Eric Massin (PS): Mme Lalieux m'ôte les mots de la bouche. Effectivement, on peut toujours faire plus. Je prends acte de ces quatre éléments d'un marketing professionnel efficace, d'autant plus que le jeu-concours était déjà prévu il y a plus de six mois. Il va enfin avoir lieu; c'est bien.

14.05 Renaat Landuyt, ministre: Attention, j'ai bien dit que la SNCB envisageait de l'organiser.

14.06 Eric Massin (PS): Ah oui, elle l'envisage. Je vous remercie pour cette précision! Est-ce dans un avenir proche ou éloigné? Malheureusement, ce n'est pas indiqué dans la réponse. Autrement, puisque j'avais posé la question à M. Vande Lanotte, j'ai pris la précaution suite à sa réponse de vérifier moi-même par téléphone. Il me disait qu'on pouvait téléphoner au call center, qu'il n'y avait pas de problème. Or on m'a réorienté sur Bruxelles et c'est pour cela que j'ai reposé une question. J'ai pris bonne note de votre réponse sur le site internet. Je me permettrai d'aller voir s'il y a une concrétisation des promesses de la SNCB.

14.06 Eric Massin (PS): Ik neem nota van dit staaltje van efficiënte marketing. De wedstrijd die al zes maanden geleden had moeten georganiseerd worden, komt er dan toch! Ik zal op de website nagaan of de NMBS zich aan haar beloftes houdt.

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

15 Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'incident sur la ligne Hal-Boondaël au sujet de l'occupation abusive d'un siège en première classe" (n° 6492)

15 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Overheidsbedrijven over "het incident dat zich op de lijn Halle-Boondaal voordeed nadat iemand ten onrechte in eerste klasse plaatsnam" (nr. 6492)

15.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous l'apprendrai peut-être, mais j'avais dit à M. Vande Lanotte que je ne lui apprendrais rien en rappelant que je trouve assez aberrante la division, toujours présente, des voitures de la SNCB en 1^{re} et 2^e classes - surtout pour les trajets nationaux. Comme je l'avais déjà exposé, plutôt que de réserver beaucoup de places dans ces trains à une minorité de voyageurs, étendons le confort à tous et ouvrons les wagons de 1^{re} classe à tout le monde. Votre président de parti dit d'ailleurs à peu près la même chose, en constatant la baisse continue des usagers de la 1^{re} classe.

Cette distinction est encore plus injuste sur certaines lignes, surtout aux heures de pointe durant lesquelles les voitures de 2^e classe sont bondées. Les gens y sont debout comme des sardines et voient les voitures de 1^{re} classe à moitié vides ou à moitié pleines - comme vous voulez - et parfois même totalement vides.

Il y a quelques semaines, une jeune femme enceinte de quatre mois, qui se trouvait debout dans un couloir bondé de 2^e classe, a subi un malaise. Les autres usagers l'ont fait s'asseoir dans la voiture de 1^{re} classe, voisine de celle de seconde. Tous ont misé sur la clémence du contrôleur. Malheureusement, cela s'est mal passé. Un contrôleur zélé a éjecté cette jeune femme en lui sommant de quitter le compartiment de 1^{re} classe, alors que celui-ci était presque vide. Ce n'était pas un accompagnateur de train mais un contrôleur. Il a ajouté que, pour s'asseoir en 1^{re} classe, il fallait non seulement qu'une femme soit enceinte de six mois, mais aussi qu'elle possède un certificat médical. Sinon, il lui était interdit de s'asseoir en 1^{re} classe.

Je n'avais pas demandé au ministre de m'informer du sentiment que lui inspirait l'attitude de ce contrôleur "un peu" zélé. Mais cet incident malheureux n'est sans doute pas le seul dans le genre. Il s'agit ici d'une femme enceinte, mais on pourrait aussi parler d'une personne âgée ou d'autres personnes souffrantes, obligées de prendre le train. En tout cas, cet incident illustre, de manière assez cynique, la nécessité de revoir l'accès à la 1^{re} classe et, sans doute aussi, de réduire le nombre de sièges de première classe dans les trains.

Monsieur le ministre, cette situation ne vous incite-t-elle pas à envisager, dans le cadre de la négociation du nouveau contrat de gestion, d'ouvrir les voitures de première classe à tous les navetteurs, soit définitivement, soit sur certaines lignes ou à certaines heures? Ne réfléchissez-vous pas à quelque chose de plus intéressant que ce privilège accordé à certains usagers parce qu'ils paient plus cher, et que cet inconfort que subit la majorité des usagers aux heures de pointe?

J'ajoute que les usagers de première classe sont souvent, comme nous d'ailleurs, des usagers qui ne paient pas du tout leur abonnement ou des fonctionnaires de la SNCB.

Le **président**: Oui, ce sont aussi des députés ...

15.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, madame Lalieux, sans tirer déjà des conclusions des

15.01 Karine Lalieux (PS): Vermits het aantal reizigers in eerste klasse voortdurend afneemt, lijkt het zinloos het onderscheid tussen twee klassen in stand te houden. Onlangs werd een vier maand zwangere vrouw onwel nadat ze in een overvolle gang in tweede klasse had moeten blijven rechtstaan. Andere reizigers brachten haar naar eerste klasse, maar een overijverige kaartjesknipper stuurde haar terug op grond van het feit dat ze zes maanden zwanger moest zijn en in het bezit van een medisch attest om in eerste klasse te mogen plaats nemen.

Het volstaat te denken aan andere mensen zoals bejaarden, zieken, enz. om in te zien dat de voorbehouden toegang tot de eerste klasse moet worden herzien. Dit zou eventueel in het kader van de onderhandelingen over het nieuwe beheercontract kunnen gebeuren.

15.02 Minister Renaat Landuyt: We pleiten momenteel voor een

discussions qui sont en cours concernant le contrat de gestion, je peux vous dire que notre objectif est plutôt d'augmenter la qualité de base pour les usagers. Quant aux responsables de la SNCB, ils étudient la possibilité de prévoir une classe pour des utilisateurs spécifiques, comme une "business class" par exemple.

Pour ma part, le plus important, c'est d'augmenter la qualité pour tous les usagers. C'est la raison pour laquelle je regrette les règles qui sont appliquées dans des cas particuliers comme celui que vous venez de citer. Lorsqu'il n'y pas de place en deuxième classe, les accompagnateurs du train peuvent décider de venir en aide aux plus faibles. Et en l'occurrence, je dirais qu'une femme enceinte est plutôt une femme forte qu'une femme faible!

15.03 Karine Lalieux (PS): Oui, mais elle peut avoir des malaises, monsieur le ministre!

Je vous remercie pour votre réponse. Dans le cadre de la négociation du contrat de gestion, il faut étudier la pertinence de la suppression de cette première classe. Les statistiques des cinq dernières années font apparaître une explosion du nombre d'usagers de deuxième classe et une diminution constante du nombre de voyageurs de première classe, même si les recettes de première classe représentent encore 8% des recettes totales.

Monsieur le ministre, vous semblez sceptique mais M. Vande Lanotte a confirmé ces chiffres, et la SNCB aussi. Je n'invente pas des choses!

C'est une réalité et cela représente encore 8% des recettes. La SNCB est effectivement plutôt frileuse car ces 8% de recettes ne feront que diminuer étant donné que cette population est en baisse constante.

Je vous entends dire qu'il vaut mieux avoir une qualité de base supérieure et le confort pour tous. Dans ce cas, il n'y a effectivement plus qu'une seule classe, avec des nouvelles voitures. Or, l'achat de nouvelles voitures, comme me l'a confirmé M. Vande Lanotte, se fera à l'horizon 2010. Peu seront mises en route aujourd'hui sur les lignes. On ne saurait donc pas améliorer la qualité très rapidement, alors que les wagons et voitures de première classe sont vides. J'en conviens que réduire la première classe ne permettra cependant pas d'asseoir tout le monde en cas d'affluence. La SNCB devrait se montrer beaucoup plus dynamique.

En France, dans le RER, il n'y a plus de première classe depuis longtemps. L'Ile de France représente deux heures et demie de voyage, c'est plus ou moins équivalent à l'ensemble de la Belgique. Il faudrait révolutionner quelque peu les mentalités. Pourtant, j'entends que l'on prévoit des wagons spécifiques pour des utilisateurs spécifiques, serait-ce encore une autre catégorie? Compte-t-on ajouter une classe "business" supplémentaire?

15.04 Renaat Landuyt, ministre: C'est le résultat d'une demande des responsables de la SNCB. Ce qui nous intéresse, c'est que le nécessaire soit fait pour tout le monde, dans un souci de la qualité la plus haute.

15.05 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, une meilleure

amélioration de la basiskwaliteit voor alle reizigers. De leiding van de NMBS zou willen voorzien in een specifieke klasse, door analogie met de "business class". Het is de taak van de begeleiders om bij overvolle treinen op het comfort van de zwakste personen toe te zien.

15.03 Karine Lalieux (PS): De reizigers in eerste klasse vertegenwoordigen slechts 8 procent van de verkoop van de biljetten.

De nieuwe treinstellen worden pas tegen 2010 verwacht, terwijl die lege eersteklassewagons nu al beschikbaar zijn. In het Franse GEN wordt al een hele tijd geen onderscheid meer gemaakt tussen de verschillende klassen. Waarom dan nog een "specifieke" klasse aan de bestaande toevoegen?

15.04 Minister Renaat Landuyt: Die vraag gaat uit van de verantwoordelijke ambtenaren bij de NMBS.

qualité convient pour les transports internationaux. En ce qui concerne les personnes qui passent une heure et demie dans le train, nous n'allons pas différencier les patrons d'entreprises et les fonctionnaires, en leur donnant la possibilité d'avoir un bureau dans le train sur le réseau belge. C'est un non-sens le plus total de se focaliser sur une population qui, de toute façon, prend de moins en moins le train. On l'a démontré.

Je ne comprends pas la logique du plan Voyageur de la SNCB et la logique de la SNCB - je ne parle pas de celle du ministre - de vouloir maintenir cette première classe, de ne pas en diminuer la capacité, et de créer encore une nouvelle classe spécifique. M. Vande Lanotte dispose peut-être de davantage de renseignements sur cette classe spécifique.

15.06 Renaat Landuyt, ministre: Nous avons discuté ensemble le contrat de gestion, il n'a pas davantage d'informations que moi. Je ne pense donc pas qu'il vous en dira plus.

15.07 Karine Lalieux (PS): Je propose que l'on envisage des wagons "femmes enceintes", des wagons "enfants", des wagons "personnes âgées", des wagons "silence", des wagons "sans gsm", etc.

15.07 Karine Lalieux (PS): Waarom dan ook geen rijtuig voor kinderen reserveren, of eentje waarin men niet met de gsm mag bellen, enz.!

15.08 Renaat Landuyt, ministre: Il y a une certaine demande des clients de pouvoir travailler sur internet. Il ne faut pas être chef de société pour éprouver ce besoin.

15.08 Renaat Landuyt, ministre: Op dit ogenblik wordt ook over een interessant voorstel onderhandeld, dat erin bestaat de treinreizigers internettoegang te bieden.

15.09 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, tout cela a l'air très convivial. Néanmoins, à partir du moment où les réseaux gsm ne couvrent pas toutes les lignes de chemin de fer, j'ai quelques doutes concernant la faculté de disposer d'internet rapidement dans les trains. Gardons cela pour le transport international où c'est une réelle plus-value pour les clients. Essayons d'offrir la qualité et le confort à tous plutôt que de s'occuper de quelques clients particuliers qui ne rapportent de toute façon pas grand chose à la SNCB et qui, selon moi, ne rapporteront plus rien à terme.

15.09 Karine Lalieux (PS): Maar op sommige baanvakken heeft men zelfs geen gsm-ontvangst...

Le **président**: D'un point de vue technique, madame Lalieux, ce système existe en Hollande et remporte un vif succès. Ce pays n'est pas plus grand que le nôtre mais là-bas, la première classe – cela ne coûte pas plus cher – propose des wagons silence, des wagons travail où les tables sont plus larges. Je le répète, cette offre connaît un grand succès. Je ne me mêle pas de la discussion mais je tenais à le signaler.

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

16 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de acht nieuwe treinstations voor Brussel" (nr. 6583)

16 Question de M. Bart Laeremans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la construction de huit nouvelles gares ferroviaires à Bruxelles" (n° 6583)

16.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, op 31 maart las ik in Het Laatste Nieuws een heel opmerkelijk artikel waaruit bleek dat er misschien 8 nieuwe treinstations bijkomen in Brussel, drie ervan zouden zeker zijn. Wat de andere betreft, zouden nog heel

16.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le 31 mars dernier, le journal *Het Laatste Nieuws* annonçait la construction de trois,

wat andere factoren meespelen.

Van enkele stations zou men kunnen zeggen dat de inplantingsplaats logisch is. Bij andere kan men meer vraagtekens plaatsen. Een en ander blijkt vooral in functie te staan van de lokale politiek van gemeentebesturen om de auto's uit de straten te weren of een bepaalde wijk te laten heropleven.

Vraag is, mijnheer de minister, of dat de taak van de NMBS is en of zij hieraan prioriteit moet geven. Mij lijkt het veeleer een taak voor een regionaal planningsbeleid inzake openbaar vervoer, waarbij tram en metro worden ingeschakeld die nuttig zijn voor dat soort lokale problemen en niet voor de NMBS, die enorme bedragen moet betalen voor grote nieuwe stations.

Vermits de bevoegdheden van minister Vande Lanotte en die van u nauw aansluiten, had ik graag vernomen wat het standpunt van de NMBS en de federale regering terzake is?

Wanneer moeten die stations gerealiseerd zijn?

Wat zal de kostprijs zijn van de 8 stations? Wie moet opdraaien voor de financiering ervan?

Een vraag die ik niet schriftelijk heb gesteld maar er toch mee samenhangt is de vraag of een en ander kadert in de bedragen die vrijgemaakt zijn voor het GEN.

Gebeurt het dat lokale overheden betrokken worden bij de financiering van dergelijke stations, zeker als zij vragende partij zijn omwille van hun verkeersbeleid? Wordt voor sommige stations het Gewest betrokken bij de financiering of heeft het allemaal niets te maken met het Gewest? Kunt u terzake meer uitleg geven?

16.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega, de stedelijke dossiers ingediend in het kader van het gewestelijk expresswegnet bevatten de volgende stopplaatsen: Anderlecht, Moensberg, Diesdelle, Arcades en Gerموir. De overige haltes werden niet geselecteerd.

In bepaalde gevallen zal, door het samenwerkingsakkoord, de federale overheid voor Brussel kunnen tegemoetkomen voor de financiering van de installaties.

Meer gegevens zijn er niet op dit ogenblik.

Zijn ooit lokale overheden tussengekomen in de financiering van de aanleg van stations? Als dat al gebeurt, is dat voor het gedeelte dat de lokale overheid belangrijk vindt, als aanvullend. Hier gaat het om het GEN en het samenwerkingsakkoord tussen Brussel en de federale overheid.

16.03 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, als ik het goed begrijp, dan gebeurt de financiering zowel vanuit de pot die

voire de huit nouvelles gares à Bruxelles. Il s'agit dans certains cas de projets communaux visant à faire revivre un quartier ou à désengorger les routes. Appartient-il à la SNCB de contribuer à la réalisation de tels projets, par ailleurs onéreux ?

Quels points de vue la SNCB et le gouvernement adoptent-ils en la matière ? La construction de ces nouvelles gares s'inscrit-elle dans le cadre du projet du RER ? Les pouvoirs locaux et les Régions interviennent-elles dans le financement de ces travaux ?

16.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Les dossiers urbains introduits dans le cadre du Réseau Express Régional comprennent les arrêts suivants: Anderlecht, Moensberg, Diesdelle, Arcades et Gerموir. Les autres arrêts n'ont pas été retenus.

Dans certains cas, sur la base d'un accord de coopération, le pouvoir fédéral peut intervenir dans le financement des installations.

Je ne dispose pas d'autres informations pour le moment, pas même à propos d'éventuelles interventions des pouvoirs locaux. Si c'est déjà le cas, il s'agit d'un financement complémentaire.

16.03 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Le financement se fait

voor het GEN bestemd is, als vanuit Beliris, het akkoord tussen Brussel en de federale regering.

Ik vind uw antwoord voor de rest nogal mager. Ik had voor elk van die stations gevraagd tegen wanneer ze gepland zijn en wat daarvoor de geraamde kosten zijn. Blijkbaar is een en ander nog in een heel embryonaal stadium. In het artikel lees ik toch dat de deuren zouden moeten openen tussen 2006 en 2008. Hoe komt het dan dat u zo weinig informatie hebt over de desbetreffende stations? Ik vind dat toch wel vreemd. Minstens zou er dan toch vanuit gegaan kunnen worden dat die datum 2006-2008 niet meer gehaald wordt, wanneer u nu nog niet eens weet wat heel die boel gaat kosten en wie er allemaal voor zal opdraaien. Blijkbaar is nog een erg groot aspect onbekend en niet gepland. Ik vind het vreemd dat er in een krant dan wel al zoveel details kunnen staan.

Ik heb uit uw antwoord begrepen dat een drietal stations niet geselecteerd is en een vijftal wel. Klopt dat?

16.04 Minister **Renaat Landuyt**: Eén, twee, drie, vier, vijf.

16.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Vijf geselecteerd. Ik zal de rest dan wel in het verslag lezen. Drie zijn er dan in ieder geval tussenuit gevallen. Ik hoop dat uit uw antwoord duidelijk blijkt welke.

Ik heb acht cijfers in de krant zien staan en acht verschillende locaties. U hebt alleen namen gegeven van stations. Hebt u daar ook de gemeenten bij of zo?

16.06 Minister **Renaat Landuyt**: Enkel de namen.

16.07 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik vrees dat ik uw collega verder zal moeten ondervragen via schriftelijke weg.

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

17 **Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de groepstarieven van de NMBS" (nr. 6705)**

17 **Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tarifs de groupe pratiqués par la SNCB" (n° 6705)**

17.01 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, drie jongeren, jonger dan 12 jaar, kunnen gratis reizen als zij een volwassene vergezellen. Als die jongeren echter op voorhand reserveren, moeten ze wel betalen. Daardoor zijn groepen zoals jeugdbewegingen niet geneigd om vooraf te reserveren. Het groepstarief geldt vanaf 15 personen. Voor 3 volwassenen en 12 jongeren, minder dan 12 jaar, heeft het natuurlijk geen zin om op

donc avec l'argent destiné au Réseau Express Régional (RER) et dans le cadre de Beliris, l'accord de coopération entre Bruxelles et le gouvernement fédéral.

La réponse est insuffisante à mes yeux. J'avais demandé, pour chacune des gares, quand leur construction était prévue et quel en était le coût estimatif. Tout devrait être opérationnel entre 2006 et 2008. Comment se fait-il que le ministre ne dispose que de si peu d'informations ? Il semble qu'un élément important du dossier soit encore inconnu. Je m'étonne dès lors de lire autant de détails dans la presse.

J'ai compris que trois gares n'ont pas été retenues et que cinq seront réalisées. Est-ce exact ?

16.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Cinq arrêts ont été retenus.

16.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dans ce cas, trois ne l'ont pas été puisque la presse évoquait huit sites. Le ministre s'est borné à énumérer les gares. Peut-il aussi citer les communes ?

16.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Je n'ai ici que les noms des arrêts.

16.07 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Je crains de devoir interroger le ministre Vande Lanotte par écrit à ce sujet.

17.01 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Par adulte, quatre enfants de moins de douze ans peuvent voyager gratuitement en train. Les groupes d'au moins quinze personnes peuvent bénéficier d'un tarif avantageux si une réservation

voorhand te reserveren omdat het voor het merendeel van de jongeren gratis is. De vraag is of het gratis tarief ook niet zou kunnen worden toegepast bij reservaties. Het gaat immers over hetzelfde type reiziger. Het enige voordeel dat de groep die gereserveerd heeft heeft, is de zekerheid van de plaats. Misschien zou eventueel een reservatiebijdrage voor de groep kunnen worden betaald. Ik wou dit even onder uw aandacht brengen.

est effectuée. En cas de réservation, le voyage est toutefois payant pour les enfants de moins de douze ans. C'est la raison pour laquelle les mouvements de jeunesse ont tendance à ne pas effectuer de réservation préalable.

La gratuité pour les enfants de moins de douze ans ne peut-elle pas être étendue aux voyages réservés préalablement ? Des frais de réservation peuvent dans ce cas éventuellement être portés en compte.

17.02 Minister **Renaat Landuyt** Mijnheer de voorzitter, van de NMBS hebben wij een beschrijving gekregen van wat u zelf hebt uitgelegd. Ik denk dat uw vraag zal worden omgezet in een verzoek aan de NMBS om dit te bekijken en aan te passen.

18.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La SNCB confirme la situation décrite par M. De Coene. Je pense que cette question sera transformée en une demande d'adaptation de la tarification auprès de la SNCB.

17.03 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik dank u dat u deze vraag tot de NMBS zult richten. Deze vraag werd mij voorgelegd door de Vlaamse Jeugdraad, waarschijnlijk op basis van praktische ervaringen met jeugdbewegingen.

17.03 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Je remercie le ministre d'adresser cette demande à la SNCB. Cette question m'a été soumise par le Conseil flamand de la jeunesse, probablement sur la base d'expériences vécues.

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

18 **Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de réouverture de la liaison ferroviaire Quiévrain-Valenciennes" (n° 6692)**

18 **Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande heropening van de spoorverbinding Quiévrain-Valenciennes" (nr. 6692)**

18.01 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, on a beaucoup parlé dans ma région de la réouverture de la liaison ferroviaire transfrontalière Valenciennes-Quiévrain ou Quiévrain-Valenciennes, ce qui réjouissait nos cheminots de Mons-Borinage, mais aussi les entreprises en général.

18.01 **Camille Dieu** (PS): In de Franse pers van 2 april jongstleden werd gesproken over de geplande heropening van de grensoverschrijdende spoorverbinding Quiévrain-Valenciennes, wat het spoorwegpersoneel uit de streek Mons-Borinage als muziek in de oren moet hebben geklonken. Nochtans zou deze heropening niet in het beheerscontract van de NMBS zijn opgenomen.

Cela semblait confirmé par un article du journal "Le Monde" paru le 2 avril, intitulé "Les petites lignes de chemin de fer renaissent à la périphérie des villes", article qui livrait la liste des réouvertures françaises dont celle précitée.

Or, on me dit que celle-ci n'est pas prévue dans notre propre contrat de gestion.

Pouvez-vous me confirmer ou m'infirmer cette information?

Kan u die informatie bevestigen? Zo ja, waarom wordt die verbinding niet opnieuw in gebruik

genomen?

18.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame Dieu, une étude sur la réouverture de la liaison ferroviaire Quiévrain-Valenciennes est reprise au projet de contrat de gestion SNCB. Cette étude, qui concerne essentiellement le trafic voyageurs, va démarrer prochainement, suite au lancement par la SNCF d'un cahier spécial des charges relatif à la finalisation de ce dossier. Toutefois, les résultats ne sont pas attendus avant plusieurs mois.

B-Cargo, fortement intéressé par ce projet, en effectue d'ailleurs la promotion auprès des instances locales, régionales, syndicales, nationales belges et françaises depuis 4 ans. Il souhaite pour sa part mettre en œuvre le plus rapidement possible un projet "marchandises" peu coûteux dont les résultats seraient immédiats, sans attendre les résultats de l'étude voyageurs de plus grande envergure.

18.02 Minister **Renaat Landuyt**: In het ontwerp van beheerscontract van de NMBS staat dat de heropening van de spoorverbinding Quiévrain-Valenciennes zal onderzocht worden. Ten gevolge van het uitschrijven van een bijzonder bestek met betrekking tot het afsluiten van dat SNCF-dossier, zal binnenkort een studie over die aangelegenheid van start gaan. B-Cargo heeft veel belangstelling voor dat project dat het al vier jaar promoot. Hoewel het voorstander is van een snelle uitvoering van het project, worden de resultaten van die studie pas over een paar maanden verwacht. Ik kan u dan ook de inhoud ervan niet medelen.

18.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, je suis contente d'apprendre qu'une étude sur cette réouverture est reprise dans le projet de contrat de gestion.

Il est vrai que l'on a parlé des marchandises. Vous me parlez maintenant des voyageurs. J'espère que cette idée pourra aboutir car cela serait intéressant pour notre région qui, vous le savez, est en grande difficulté sur le plan économique. La réouverture de cette ligne constituerait un petit signal positif aux entreprises.

18.03 **Camille Dieu** (PS): Het verheugt mij te vernemen dat de heropening van die verbinding - die betrekking heeft op een streek die het erg moeilijk heeft - in het ontwerp van beheerscontract wordt overwogen.

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

19 **Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le contrat de gestion de la SNCB" (n° 6732)**

19 **Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beheerscontract van de NMBS" (nr. 6732)**

19.01 **Eric Massin** (PS): Monsieur le ministre, la presse nous apprend que la conclusion des contrats de gestion de la SNCB est imminente. Nous savons que négocier un contrat de gestion est une tâche difficile et nous nous sommes montrés patients. Nous le sommes encore puisque nous attendons ce contrat de gestion depuis la précédente législature, alors qu'on nous l'annonçait déjà comme étant imminent. Que vous ayez pris du temps, que M. Vand Lanotte ait pris du temps, c'est normal. Il a fallu repenser les nouvelles structures - nous en avons trois désormais -, les mettre en œuvre. Il est même parfois opportun de prendre un peu plus de temps que prévu pour respecter les règles de l'art.

19.01 **Eric Massin** (PS): Als men de pers mag geloven, zou het beheerscontract van de NMBS zeer binnenkort worden gesloten en zouden de vakbonden daar heel wat kritiek op hebben. Zo zou in het beheerscontract het jaar 2008 als uiterste datum voor een financiële sanering worden vooropgesteld en zou tevens het pad worden geëffend voor onderaanneming.

Nous sommes donc patients mais depuis la lecture de la presse, nous sommes également inquiets. Il semblerait, selon la presse, que les syndicats soient sortis de leur réserve, qu'ils aient sorti l'artillerie lourde pour critiquer le contrat de gestion qu'ils ont en main. Si

Hoewel de PS-fractie achter de doelstelling van een financiële sanering van het bedrijf staat,

certaines de leurs critiques devaient répondre à une réelle volonté du gouvernement, celle-ci serait très inquiétante. Selon les syndicats, tel que répercuté dans la presse, le contrat de gestion inscrirait noir sur blanc une "deadline" pour l'assainissement financier, à savoir 2008. Toujours selon les syndicats, le contrat de gestion autoriserait le recours à la sous-traitance. Monsieur le ministre, je crois que nous devons être clairs: si le PS soutient l'objectif d'assainissement financier de l'entreprise – et d'ailleurs ne pas s'en préoccuper serait tout à fait irresponsable –, si nous partageons cet objectif, nous ne comprenons pas les moyens choisis pour y arriver. Nous sommes ici dans le cadre d'un contrat de gestion et non d'un véritable plan d'entreprise.

Il me semble qu'un plan d'assainissement financier se négocie avec les partenaires sociaux, dans le cadre d'un plan d'entreprise et non dans le contrat de gestion. Il me semble aussi que le plan d'entreprise doit précéder le contrat de gestion. On fixe d'abord le cadre général, lequel précise quelles sont les marges de manœuvre. Ensuite, en fonction de ce cadre général, de ces marges de manœuvre, on développe le contrat de gestion.

Dès lors, vous serait-il possible, monsieur le ministre, de répondre à des questions précises? Où en est la négociation du plan d'entreprise? Le contrat de gestion doit-il, sans plan d'entreprise négocié et approuvé par tous, contenir une telle "deadline" (2008 pour l'assainissement financier)? Le contrat de gestion dans sa forme actuelle autorise-t-il sans précision la sous-traitance de certaines activités de la SNCB? Et le contrat de gestion doit-il passer par la commission paritaire pour être approuvé?

19.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, à votre première question, la réponse est que le plan d'entreprise révisé doit être établi pour le mois de novembre prochain. Deuxième point, en vertu de l'article 3, § 2 de la loi du 21 mars 1991 relative aux entreprises publiques autonomes, le contrat de gestion peut contenir des objectifs relatifs à la structure financière de l'entreprise publique. Troisième point, la SNCB a toujours pratiqué la sous-traitance, en ce sens qu'elle a recours pour certains travaux, biens ou services, aux prestations de tiers via des marchés de services publics ou des contrats commerciaux.

Le projet de contrat de gestion ne modifie rien à cet égard.

En réponse à votre quatrième question, oui, la commission paritaire nationale doit remettre un avis.

hebben wij geen begrip voor de keuze die werd gemaakt met betrekking tot de middelen aan de hand waarvan die doelstelling moet worden gerealiseerd. Over het plan voor de financiële sanering moet immers met de vakbonden worden onderhandeld in het kader van een bedrijfsplan. Een en ander mag niet in een beheerscontract worden opgenomen. Tevens zou er eerst een bedrijfsplan moeten worden uitgewerkt en pas daarna kan een beheerscontract worden gesloten.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen over het bedrijfsplan? Is het wel verstandig om een deadline in het beheerscontract in te schrijven zolang er geen bedrijfsplan uit de bus is gekomen bij de onderhandelingen?

Staat het huidige beheerscontract de NMBS toe bepaalde activiteiten uit te besteden aan onderaannemers, zonder specifieke nadere bepalingen? Kan het beheerscontract enkel goedgekeurd worden na toetsing door de Nationale Paritaire Commissie bij de NMBS?

19.02 **Minister Renaat Landuyt**: Op uw eerste vraag kan ik antwoorden dat het herziene bedrijfsplan in november 2005 opgesteld zal worden.

Overeenkomstig artikel 3, § 2 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven kunnen er in het beheerscontract doelstellingen ingevoegd worden met betrekking tot de financiële structuur.

Het beheerscontract wijzigt niets aan de regels inzake het inschakelen van onderaannemers. De NMBS heeft immers altijd al activiteiten uitbesteed aan onderaannemers.

De Nationale Paritaire Commissie moet inderdaad een voorafgaand advies uitbrengen.

19.03 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

J'ai pris bonne note que le plan d'entreprise sera révisé en novembre 2005. Cela doit être mis en parallèle avec la deuxième réponse que vous m'avez donnée, à savoir que le contrat de gestion peut donc contenir des objectifs relatifs à la structuration financière des différentes entreprises.

Il me semble que l'idéal serait que le plan d'entreprise précède le contrat de gestion ou, à tout le moins, qu'ils soient tous les deux concomitants. Si le contrat de gestion peut contenir, car ce n'est pas une obligation, des objectifs relatifs à la structuration financière, le plan d'entreprise, lui, doit contenir les éléments. Le plan de gestion peut avoir des indicateurs éventuels mais il faut quand même connaître le cadre financier dans lequel on travaille pour la mise en application de ces indicateurs. A moins d'avoir un contrat de gestion qui contient tous les indicateurs et toute l'application - j'appelle cela un plan d'entreprise -, cela pourrait mettre en difficulté la réalisation ou les perspectives qui sont développées dans le contrat de gestion.

La SNCB a toujours eu recours à la sous-traitance. Le contrat de gestion ne modifie en rien l'état actuel des choses. Je crois savoir que la SNCB a coutume de recourir à la sous-traitance seulement quand elle ne sait pas elle-même, par l'intermédiaire de son personnel technique, faire procéder à certains travaux, donc pas systématiquement. Je déduis de votre réponse qu'il ne s'agit pas d'une autorisation générale de recours à la sous-traitance.

Par ailleurs, cet avis émane uniquement de la commission paritaire. Mais vous comprendrez l'inquiétude des syndicats devant certains éléments qui ont été portés à leur connaissance lors de la parution de diverses informations dans la presse. Je ne peux que vous répéter que nous sommes d'accord avec une entreprise saine - c'est nécessaire pour son avenir - mais pas à n'importe quel prix.

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

20 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gereserveerde parkeerplaatsen voor autodelers op de parkings van de NMBS" (nr. 6754)

19.03 Eric Massin (PS): Ik onthoud uit uw antwoord dat het bedrijfsplan in november 2005 zal worden herzien, en dat het beheerscontract doelstellingen kan bevatten met betrekking tot de financiële structuur.

De ideale oplossing zou erin bestaan dat het bedrijfsplan het beheerscontract voorafgaat of op hetzelfde ogenblik wordt opgesteld. Het beheerscontract kan doelstellingen van financiële structurering bevatten maar het bedrijfsplan moet zulke doelstellingen bevatten. Men dient het financieel kader waarin men werkt, te kennen. Tenzij men een beheerscontract opstelt dat alle indicatoren en de gehele toepassing omvat, zou zulks de verwezenlijking of de vooruitzichten van het beheerscontract in de weg kunnen staan.

U zegt dat de NMBS steeds een beroep op onderaanneming heeft gedaan en dat het beheerscontract daar niets aan verandert. Zij doet daar echter slechts beroep op als zij bepaalde werken niet zelf kan uitvoeren. De NMBS beschikt dus niet over een algemene machtiging om werken uit te besteden.

Dat advies gaat uit van het paritair comité uit. De vakbonden zijn echter bezorgd over bepaalde elementen waarvan zij kennis kregen of over bepaalde gegevens die in de pers zijn verschenen. Wij zijn voor een gezond bedrijf maar we zijn niet bereid om daarvoor om het even welke prijs te betalen.

20 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "des emplacements réservés pour les utilisateurs de voitures en libre service sur les parkings de la SNCB" (n° 6754)

20.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, autodelen is een materie die aansluit bij uw bevoegdheid voor verkeer. Het systeem van autodelen, waarbij meerdere mensen gezamenlijk gebruikmaken van auto's, zit in ons land in de lift en dit zowel voor particulieren als voor commerciële organisaties. Wij beschouwen dit als een positieve trend aangezien autodelen heel wat individuele en maatschappelijke voordelen biedt. Mensen zien dit als een expliciete aanvulling op het openbaar vervoer. Bovendien ziet de sector de beschikbaarheid van strategisch gelegen parkeermogelijkheden als een van de belangrijkste randvoorwaarden om autodelen mogelijk te maken.

Vanuit die optiek zouden gereserveerde parkeerplaatsen voor autodelers op NMBS-parkings in de onmiddellijke omgeving van stations, de wisselwerking tussen openbaar vervoer en autodelen en omgekeerd aanzienlijk kunnen vergemakkelijken.

Uit uw beleidsnota blijkt dat u door middel van een vernieuwd parkeerbeleid rond de stations, meer autobestuurders wil aantrekken en u voorziet daarvoor in een afzonderlijk krediet van 100 miljoen euro waarvan een eerste schijf zal worden uitgevoerd in de periode 2005-2007.

Ik heb de volgende vragen. Bent u zich bewust van de positieve wisselwerking tussen autodelers en potentiële treingebruikers? Bent u bereid op de parkings van de NMBS in grotere steden in gereserveerde parkeerplaatsen te voorzien voor autodelers, ter bevordering van het autodelen?

20.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega De Padt, de bedoeling van autodelen is dat de auto achtereenvolgens, niet tegelijkertijd zoals bij carpooling, door verschillende personen gebruikt wordt. Dat vergt dan ook een zekere rotatie in het gebruik van de auto. De ene moet na de andere de auto gebruiken.

Treinreizigers parkeren gemiddeld gedurende tien uur aan het station, waardoor rotatie nagenoeg onbestaande is. Bij autodelen is het gebruik van de auto occasioneel en niet regelmatig zoals bij het overgrote deel van de treinreizigers. Bovendien is in de grote steden het openbaar vervoer zeer uitgebreid en is er doorgaans geen bijkomend vervoermiddel nodig. Wij achten het dan ook niet wenselijk daarvoor in gereserveerde parkeerplaatsen te voorzien op de NMBS-parking. In ieder geval is het geen prioriteit.

20.01 Guido De Padt (VLD): L'utilisation de voitures en libre-service devient important pour les particuliers comme pour les organisations commerciales et présente des avantages individuels et sociaux. Les personnes qui proposent le libre-service présentent leur activité comme un complément aux transports en commun et demandent l'aménagement de parkings à des emplacements stratégiques.

Il serait utile aussi de prévoir des emplacements pour le libre-service dans les parkings de la SNCB. Le ministre prévoit 100 millions d'euros pour financer une nouvelle politique à l'égard des parkings à proximité des gares afin d'attirer davantage d'automobilistes vers le rail.

Le ministre a-t-il conscience de l'interaction positive entre l'utilisation de véhicules en libre-service et l'usage du train? Compte-t-il réserver des emplacements pour les véhicules en libre-service sur les parkings de la SNCB?

20.02 Renaat Landuyt, ministre: L'objectif des voitures en libre service est l'utilisation successive de ces véhicules par différents conducteurs. Il doit donc y avoir une certaine rotation et ces véhicules sont principalement utilisés à titre occasionnel. Les navetteurs laissent leur voiture sur les parkings d'une gare pendant 10 heures en moyenne, ce qui empêche la rotation des véhicules. Les grandes villes sont bien desservies par les transports publics de sorte que d'autres moyens de transport ne sont pas nécessaires.

Il n'est donc pas prioritaire de réserver des emplacements pour

les utilisateurs de voiture en libre service sur les parkings de la SNCB.

20.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ga niet volledig akkoord maar ik meen dat het een positieve ontwikkeling is dat meerdere mensen bereid zijn de wagen te delen. Wanneer er vanuit de sector zelf een vraag bestaat naar zulke voorzieningen, meen ik dat er wellicht noodzaak aan is. Het zou misschien niet onverstandig zijn mochten mensen van de bevoegde FOD even contact opnemen met degenen die het autodelen promoten.

20.03 **Guido De Padt** (VLD): Je ne suis pas d'accord avec cette analyse. Il est quand même positif que plusieurs personnes utilisent la même voiture. Lorsque la demande d'emplacements réservés sur les parkings émane du secteur lui-même, c'est que cela correspond à une nécessité.

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

De **voorzitter**: Dit was de laatste vraag. Wij hebben tijdens deze commissievergadering eenendertig vragen behandeld in een tijdspanne van twee uur en vijf minuten. Dat is niet slecht.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.22 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.22 heures.*