



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

14-11-2005

Après-midi

maandag

14-11-2005

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 ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (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; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (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>
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be	www.deKamer.be
e-mail : publications@laChambre.be	e-mail : publicaties@deKamer.be

SOMMAIRE

- Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accès à l'ADSL en province de Luxembourg" (n° 8513) 1
Orateurs: Joseph Arens, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la reprise d'ABX par un investisseur privé" (n° 8729) 4
Orateurs: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Questions jointes de 6
 - Mme Zoé Genot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan de restructuration de Belgacom" (n° 8767) 6
 - Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la restructuration de Belgacom" (n° 8898) 6
Orateurs: Zoé Genot, Karine Lalieux, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences du changement d'option de la SNCB à propos des partenariats public-privé" (n° 8414) 14
Orateurs: François Bellot, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de M. Eric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne 124bis de la SNCB" (n° 8717) 16
Orateurs: Eric Massin, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de Mme Greet van Gool au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le label 'BlindSurfer' pour le site internet de la SNCB" (n° 8723) 17
Orateurs: Greet van Gool, Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques
- Question de M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services et produits postaux distribués dans les Points Poste" 19

INHOUD

- Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toegang tot ADSL in de provincie Luxemburg" (nr. 8513) 1
Sprekers: Joseph Arens, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overname van ABX door een particuliere investeerder" (nr. 8729) 4
Sprekers: Olivier Chastel, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Samengevoegde vragen van 6
 - mevrouw Zoé Genot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het herstructureringsplan voor Belgacom" (nr. 8767) 6
 - mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herstructurering van Belgacom" (nr. 8898) 6
Sprekers: Zoé Genot, Karine Lalieux, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de koerswijziging van de NMBS met betrekking tot de publiek-private partnerschappen" (nr. 8414) 14
Sprekers: François Bellot, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "lijn 124bis van de NMBS" (nr. 8717) 16
Sprekers: Eric Massin, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het blindsurferlabel bij de website van de NMBS" (nr. 8723) 17
Sprekers: Greet van Gool, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de postproducten en -diensten die in de PostPunten worden 19

(n° 8768)

Orateurs: **Jean-Marc Delizée, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir de la ligne 165" (n° 8787)

Orateurs: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de Mme Marleen Govaerts au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la restructuration de La Poste" (n° 8804)

Orateurs: **Marleen Govaerts, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les conséquences du nouvel horaire de la liaison SNCB à destination de la ville de Grammont et au départ de celle-ci" (n° 8817)

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Éric Massin au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le vieillissement du personnel de la SNCB" (n° 8865)

Orateurs: **Eric Massin, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. Eric Massin au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les agressions sur diverses lignes de la SNCB, en particulier celle entre Bruxelles et Charleroi" (n° 8875)

- M. Olivier Chastel au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les mesures de sécurité renforcées sur la ligne ferroviaire Charleroi-Bruxelles" (n° 8900)

Orateurs: **Eric Massin, Olivier Chastel, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la clé de répartition 60/40 dans le transport de marchandises" (n° 8879)

Orateurs: **Patrick De Groote, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises

aangeboden" (nr. 8768)

Sprekers: **Jean-Marc Delizée, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van lijn 165" (nr. 8787)

Sprekers: **Joseph Arens, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herstructurering van De Post" (nr. 8804)

Sprekers: **Marleen Govaerts, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gevolgen van de nieuwe NMBS-dienstregeling van en naar Geraardsbergen" (nr. 8817)

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veroudering van het NMBS-personeel" (nr. 8865)

Sprekers: **Eric Massin, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de agressie op diverse NMBS-lijnen, met name op de lijn Brussel-Charleroi" (nr. 8875)

- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitbreiding van de veiligheidsmaatregelen op de spoorlijn Charleroi-Brussel" (nr. 8900)

Sprekers: **Eric Massin, Olivier Chastel, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de 60/40-verhouding in het goederenvervoer" (nr. 8879)

Sprekers: **Patrick De Groote, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor

publiques

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de l'arrêt 'le Campinaire' à Farciennes" (n° 8901)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan Malaga de la SNCB" (n° 8922)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du dernier tronçon wallon de la ligne de chemin de fer 86" (n° 8923)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le financement du projet Diabolo" (n° 8944)

Orateurs: **Carl Devlies, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les liaisons ferroviaires internationales au départ de la gare de Louvain" (n° 8945)

Orateurs: **Carl Devlies, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de confort pour les voyageurs à la gare de Louvain" (n° 8946)

Orateurs: **Carl Devlies, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recours aux statistiques relatives à l'embarquement en vue de l'aménagement des gares ferroviaires" (n° 8894)

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens,**
secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van de stopplaats 'le Campinaire' te Farciennes" (nr 8901)

Sprekers: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het Malaga-plan van de NMBS" (nr. 8922)

Sprekers: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het laatste Waalse baanvak van spoorlijn 86" (nr. 8923)

Sprekers: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de financiering van het Diabolo-project" (nr. 8944)

Sprekers: **Carl Devlies, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de internationale treinverbindingen vanuit het station van Leuven" (nr. 8945)

Sprekers: **Carl Devlies, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebrek aan reizigerscomfort in het station van Leuven" (nr. 8946)

Sprekers: **Carl Devlies, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van instapcijfers voor de inrichting van treinstations" (nr. 8894)

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens,**
Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le préavis de grève déposé par les syndicats à la suite de l'instauration du système Georoute 2 à La Poste" (n° 8939)

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

50

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stakingsaanzegging van de vakbonden naar aanleiding van de invoering van Georoute 2 bij De Post" (nr. 8939)

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

50

Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir du transport ferroviaire des marchandises" (n° 8947)

Orateurs: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques

52

Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van de spoorvracht" (nr. 8947)

Sprekers: **Guido De Padt, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

52

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

du

LUNDI 14 NOVEMBRE 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 14 NOVEMBER 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.05 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.05 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accès à l'ADSL en province de Luxembourg" (n° 8513)

01 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toegang tot ADSL in de provincie Luxemburg" (nr. 8513)

01.01 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, ce n'est pas la première fois que j'interviens au sein de cette commission au sujet du déploiement de la technologie ADSL de Belgacom en province de Luxembourg.

Il apparaît que les retards pris dans les projets d'accroissement de la couverture ADSL dans cette province seraient dus à des difficultés d'approvisionnement pour du matériel hors stock ou hors standard et, surtout, à un manque de personnel d'étude et d'exécution.

En effet, actuellement, au vu de l'évolution de la couverture, plus de 100 clients dans cette province subissent des retards de plus de 120 jours ouvrables, soit environ 6 mois.

Les délais de levée de dérangement seraient beaucoup plus élevés en province de Luxembourg en raison des distances et du manque d'effectifs. A part cela, le contrat de gestion national est respecté.

Le réseau Belgacom vit de toute évidence sur ses acquis. Les bureaux d'études totalisaient plus d'une centaine d'agents en 1998 encore. Aujourd'hui, en 2005, il n'en resterait, d'après mes informations, plus que 25! Pourtant, le travail est beaucoup plus complexe.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ce manque de personnel d'étude et d'exécution? Que comptez-vous faire pour remédier à cette situation et ainsi éviter tous ces retards?

01.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Monsieur Arens, je voudrais d'abord vous faire part de mon étonnement devant les chiffres mentionnés dans votre question. De plus, je crois utile de vous dire que Belgacom ignore la source de vos informations, selon lesquelles plus d'une centaine de clients subiraient des retards de 120

01.01 **Joseph Arens** (cdH): De opgelopen achterstand bij de plannen om het bereik van de ADSL-technologie van Belgacom in de provincie Luxemburg te vergroten is in de eerste plaats te wijten aan personeelsgebrek in de studie- en uitvoerende diensten. In Luxemburg wachten ruim honderd klanten al zes maanden op een aansluiting. Afgezien daarvan zou het nationale beheerscontract nagekomen worden. In de studiediensten zouden er nog maar 25 mensen werken, tegen meer dan 100 in 1998. Wat gaat Belgacom doen?

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het klopt niet dat een honderdtal klanten in de provincie Luxemburg zes maanden op hun ADSL-aansluiting moeten

jours ouvrables.

Belgacom s'est livrée à des vérifications. Je vous en communique les résultats. Pour décembre 2005, les vérifications opérées dans les zones mentionnées font apparaître:

- un délai moyen d'obtention d'une ligne ADSL de treize jours calendrier, dans le cas où aucune intervention n'est nécessaire chez le client;
- un délai moyen avec intervention chez le client, mais sans travaux de "jointage", de 23 jours calendrier;
- un délai moyen pour une intervention chez le client, avec des travaux de "jointage", de 41 jours calendrier.

Ces chiffres sont donc beaucoup moins importants que ceux que vous avez donnés.

Les vérifications effectuées par Belgacom, dans les zones et durant la période de septembre 2005, font apparaître les délais moyens suivants en ce qui concerne les dérangements ADSL: 49 heures pour les cas simples, sans travaux de "jointage"; 120 heures pour les cas complexes qui requièrent l'intervention des jointeurs.

Par ailleurs, le délai maximum d'intervention constaté est de 26 jours calendrier.

Monsieur le président, je tiens à donner davantage de détails en ce qui concerne l'accroissement de la couverture en province de Luxembourg. Belgacom a déjà fait valoir, à plusieurs reprises, son point de vue et a présenté ses plans à ce sujet, tant par le biais de réponses à des questions parlementaires que par des entrevues avec les dirigeants locaux.

Rappelons que l'ADSL atteint aujourd'hui un taux de couverture de 98,5% dans la population au plan national, par rapport à un taux de près de 94% en province de Luxembourg.

Belgacom est l'un des rares opérateurs à avoir opéré un tel déploiement. Ce déploiement, qui a nécessité des investissements considérables, résulte d'un choix délibéré de Belgacom, considérant qu'aucune contrainte légale n'impose un tel niveau de couverture. Dans l'état actuel de la technologie, une couverture de 100% ne peut être atteinte dans des conditions convenables de rentabilité et de qualité de l'offre mais, bien entendu, cela reste un objectif à atteindre.

Belgacom, soucieuse de servir au mieux sa clientèle, a toutefois analysé les possibilités de mettre en place les dispositifs permettant de parfaire la couverture de l'ADSL en province de Luxembourg. Les investissements importants consentis permettront d'apporter des solutions techniques pour 45% des clients qui ne disposent pas de l'ADSL actuellement.

Au-delà de ces investissements dans la technologie ADSL, le déploiement haut débit VDSL est également en cours dans la province de Luxembourg à Arlon, Attert, Aubange, Messancy, Meix-devant-Virton, Virton même, Saint-Léger et Marche.

D'autres investissements sont déjà au programme pour 2007 et 2008: Bastogne, Neufchâteau et Musson.

wachten. In september van dit jaar bedroeg de gemiddelde wachttijd dertien kalenderdagen; indien bij de klant thuis moet worden gewerkt, 23 kalenderdagen; indien een koppeling moet worden gemaakt, 41 kalenderdagen. Bij storingen bedroeg de wachttijd 49 uur voor eenvoudige gevallen en 120 uur voor koppelingen.

De maximale termijn voor een interventie bedraagt zesentwintig kalenderdagen.

Momenteel heeft 98,5 procent van de bevolking op nationaal niveau toegang tot de ADSL-technologie. In de provincie Luxemburg ligt die technologie binnen het bereik van 94 procent van de bevolking. Belgacom is een van de weinige operatoren die zo'n inspanning gedaan heeft. Wettelijk gezien is de operator helemaal niet verplicht het bereik van de technologie zo groot te maken, maar dankzij de omvangrijke investeringen zal voor 45 procent van de cliënteel die nu niet over een ADSL-lijn beschikt, een technische oplossing kunnen worden gevonden. Ook VDSL is in opmars, en is nu al beschikbaar in Aarlen, Attert, Aubange, Messancy, Meix-devant-Virton, Virton, Saint-Léger en Marche.

Voor 2007 en 2008 zijn er andere investeringen gepland in Bastenaken, Neufchâteau en Musson. Het aantal personeelsleden van de studiediensten is aangepast aan de huidige behoeften. Alle aanvragen met betrekking tot plannen voor Wallonië en de Franstalige Brusselaars worden in Namen behandeld en Charleroi neemt de ondersteuning van de elektriciens, de personen die voor de aansluitingen instaan en de technici voor heel Wallonië voor zijn rekening. Er zijn geen grote problemen op het stuk van de levering van de apparatuur.

Quant à la situation que vous décrivez au niveau des bureaux d'études, l'état d'avancement des projets de déploiement des réseaux à large bande ADSL et VDSL prouvent qu'il n'en est rien et que la situation en effectifs est adaptée aux besoins actuels. Il est difficile de comparer les quelque cent agents que totalisaient les bureaux d'études en 1998 avec le nombre actuel de membres du personnel à Libramont étant donné que ces agents ne faisaient pas partie, avant 1998, du seul bureau de Libramont mais bien de cinq bureaux d'études décentralisés situés à Dinant, Ciney, Jemelle, Arlon et Libramont.

De plus, l'étendue des activités des bureaux d'études a évolué entre-temps. Toutes les demandes de plans pour la Wallonie et pour les francophones de Bruxelles sont traitées à Namur. Le support aux électriciens, jointeurs et techniciens est pris en charge par Charleroi pour toute la Wallonie.

La productivité a augmenté grâce à l'informatisation et aux synergies entre les activités internes et externes des différents bureaux d'études. Actuellement, la charge de travail dans les bureaux d'études est correctement répartie à travers le pays et la productivité de ces différents centres est comparable.

En ce qui concerne le matériel, Belgacom n'a pas connaissance de problèmes majeurs en matière d'approvisionnement, ni, en tout état de cause, de problèmes qui pourraient retarder l'extension de la couverture ADSL.

J'espère que ma réponse vous satisfera.

01.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse très complète qui va me permettre de discuter à nouveau avec ceux qui sont venus m'interroger.

En ce qui concerne la couverture ADSL de la province de Luxembourg, je sais que Belgacom a déjà consenti de gros efforts mais il ne faut pas négliger les 6% de la population – contre 1,5% ailleurs en Belgique – qui n'ont toujours pas accès à l'ADSL. J'avais déjà suggéré en commission d'appliquer un tarif téléphonique préférentiel à ces personnes pour leur permettre de profiter de meilleures conditions d'utilisation d'internet via la ligne classique. Jusqu'à présent, je n'ai reçu aucune réponse positive à ce sujet. J'espère toutefois que les investissements continueront pour que le plus grand nombre de personnes puissent avoir accès, comme ailleurs dans le pays, à la technique ADSL.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne la levée des dérangements, ce n'est pas la première fois qu'on me parle de délais plus longs qu'ailleurs pour effectuer les réparations nécessaires.

En ce qui concerne le personnel, vous m'avez donné quelques éléments qui me permettent de comprendre pourquoi il y a moins de personnes en activité à Libramont et pourquoi, globalement, les bureaux d'études n'ont pas nécessairement perdu beaucoup de postes de travail. Je vérifierai ces données et si elles s'avèrent être inexactes, je reviendrai, monsieur le ministre sur cette question.

01.03 Joseph Arens (cdH): In mijn provincie heeft ongeveer zes procent van de bevolking nog steeds geen toegang tot ADSL. Op mijn voorstel om hen een gunsttarief voor de telefoonverbinding toe te kennen, heb ik bovendien nog geen antwoord gekregen.

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

02 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la reprise d'ABX par un investisseur privé" (n° 8729)

02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de overname van ABX door een particuliere investeerder" (nr. 8729)

02.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, ma première question vise effectivement un certain nombre de déclarations récentes relatives à la reprise d'ABX par un investisseur privé.

En l'occurrence, l'administrateur délégué du Holding SNCB explicitait publiquement, le 24 octobre dernier, le fait que la branche logistique du groupe SNCB – ABX – était en passe d'être reprise par un investisseur européen. Il expliquait que les négociations venaient d'être entamées puisqu'il évoquait l'indispensable étude "due diligence" qui, normalement, doit être réalisée lors de toute cession. J'utilise le terme "normalement" parce que nous savons tous que, lors de l'affaire de la Sabena, cette étude avait été omise.

Après avoir rappelé que la Commission européenne doit encore se prononcer sur la conformité au droit communautaire des opérations financières de sauvetage d'ABX, M. Haeck s'est limité à parler d'une échéance au-delà de la fin de l'année. Dans l'état actuel du dossier, il est inutile d'essayer d'obtenir des précisions sur les conditions de l'opération. Néanmoins, il est permis de s'interroger sur le déroulement futur de ce probable dernier épisode de la saga ABX.

Est-il possible de connaître le calendrier prévisionnel des étapes de négociations et de savoir où en est la procédure devant la Commission européenne?

M. Haeck lui-même mentionnait comme montant de transaction une somme fluctuant entre 1 euro et 50 millions d'euros, ce qui démontre qu'on se laisse de la latitude. Il précisait notamment ne pas attendre grand-chose du produit de la cession.

Monsieur le ministre, existe-t-il, pour l'actionnaire public, un seuil minimal en dessous duquel ABX ne pourrait pas être cédé à un repreneur? Dans l'affirmative, lequel?

02.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Monsieur le président, monsieur Chastel, je rappelle que la SNCB Holding a confirmé, le 24 juin 2005, par communiqué de presse, qu'une lettre d'intention engageante, "memorandum of understanding", a été conclue avec un important fonds d'investissements européen pour l'acquisition de 100% des actions du groupe ABX Logistics Worldwide. Cet accord s'inscrit dans le rapport de privatisation exprimé à plusieurs reprises par le management de la SNCB et d'ABX depuis 2003.

L'acquéreur, qui est une société cotée en bourse, est un des fonds de "private equity" parmi les plus anciens et les plus grands du marché européen. Il est donc pour ABX Logistics un actionnaire qui permettra, après le redressement du groupe, de garantir son développement futur.

02.01 **Olivier Chastel** (MR): Op 24 oktober jongstleden kondigde gedelegeerd bestuurder van de NMBS Holding Jannie Haeck aan dat ABX overgenomen wordt door een Europese investeerder en dat er een due diligence zou worden verricht. Hij voegde er meteen aan toe dat de Europese Commissie zich wellicht pas volgend jaar over de conformiteit van deze financiële operaties zou uitspreken. De details van de reddingsoperatie voor ABX mogen in dit stadium begrijpelijkerwijs niet bekend gemaakt worden, maar kan u ons niettemin het vooropgestelde tijdpad voor de onderscheiden onderhandelingsfasen meedelen? In welk stadium bevindt zich de bij de Europese Commissie ingestelde procedure?

Volgens de heer Haeck is er met de transactie een bedrag tussen 1 euro en 50 miljoen euro gemoeid. Hij verwacht overigens niet dat de overdracht veel zal opbrengen.

Bestaat er een ondergrens voor de overheidsaandeelhouder? Zo ja, op welk bedrag ligt die grens?

02.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: In het kader van het privatiseringsproject van ABX bevestigde de NMBS Holding op 24 juni van dit jaar dat met een Europees investeringsfonds een "memorandum of understanding" werd afgesloten omtrent de verwerving van 100 procent van de aandelen van ABX Logistics Worldwide.

De overnemer is een van de oudste en grootste beurs-

L'accord prévoit que le groupe reste géré de manière centralisée depuis le siège du groupe en Belgique.

La mise en œuvre de ce "memorandum of understanding" est soumise à la condition suspensive d'approbation de la Commission européenne du plan de restructuration du groupe ABX notifiée en février 2003 par la Commission et complétée en janvier 2005.

Une décision de la Commission sur le plan de restructuration du groupe est toujours attendue. Elle devrait tomber avant la fin de ce mois. Le dossier est donc dans sa phase finale.

La SNCB Holding et l'acquéreur doivent décider de la date de démarrage de la "due diligence" préalable à la clôture de la transaction. Cette phase, qui pourrait durer environ deux mois, pourrait démarrer à la fin de ce mois ou au début du mois prochain.

La SNCB Holding ne peut communiquer, à ce stade, les détails de la transaction envisagée, transaction qui ne devrait être mise en œuvre qu'après une décision de la Commission européenne.

Finalement, la SNCB Holding et son actionnaire sont attentifs à ce que la privatisation d'ABX Logistics se fasse à un prix de marché. Elles ont d'ailleurs fait établir une "finance opinion" par une société d'audit indépendante de réputation internationale qui confirme que le prix proposé correspond bien à la valeur de marché (les actifs, compte rendu des dettes et engagements hors bilan).

Nous ne pouvons évidemment pas vous donner davantage de détails en la matière, puisque nous devons tout d'abord attendre la décision de la Commission européenne.

genoteerde private-equityfondsen op de Europese markt. Na het herstel van de groep, zal die aandeelhouder de toekomstige ontwikkeling van ABX kunnen verzekeren.

Het akkoord voorziet in het behoud van een centraal beheer vanuit de maatschappelijke zetel in België. De uitvoering van dat "memorandum of understanding" is afhankelijk van de opschortende voorwaarde van de goedkeuring door de Europese Commissie van het herstructureringsplan van ABX, dat in februari 2003 ter kennis van de Commissie werd gebracht en in januari 2005 werd aangevuld. De beslissing van de Commissie wordt voor eind deze maand verwacht. Het dossier zit dus in de eindfase.

De NMBS Holding en de overnemer moeten beslissen wanneer de fase van due diligence die het afsluiten van de transactie voorafgaat, zal ingaan. Die fase duurt zo'n twee maanden en zou eind deze of begin volgende maand van start kunnen gaan.

In dit stadium kan de NMBS Holding de details van de transactie nog niet vrijgeven. Die zal hoe dan ook pas ten uitvoer worden gelegd nadat de Europese Commissie een beslissing heeft genomen.

De NMBS Holding en haar aandeelhouder waken er bovendien over dat de privatisering van ABX Logistics tegen een marktprijs geschiedt en een onafhankelijk auditbedrijf bevestigt dat de voorgestelde prijs overeenstemt met de marktwaarde, rekening houdend met de activa, de schulden en de niet in de balans opgenomen verplichtingen.

In afwachting van de beslissing van de Europese Commissie kunnen wij geen verdere inlichtingen ter zake verstrekken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- Mme Zoé Genot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan de restructuration de Belgacom" (n° 8767)

- Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la restructuration de Belgacom" (n° 8898)

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Zoé Genot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het herstructureringsplan voor Belgacom" (nr. 8767)

- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herstructurering van Belgacom" (nr. 8898)

03.01 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le président, nous suivons depuis un certain temps le feuilleton des restructurations au sein de Belgacom. En l'occurrence, la situation devient particulièrement tendue. La réponse donnée par votre prédécesseur à Mme Lalieux au sujet du plan de restructuration, est très mal passée auprès de nombreux travailleurs ayant été victimes des premières phases de restructuration.

03.01 Zoé Genot (ECOLO): Het antwoord van uw voorganger aan mevrouw Lalieux inzake het huidige herstructureringsplan van Belgacom heeft de spanning bij het personeel van dit overheidsbedrijf nog aangewakkerd.

En effet, le plan de restructuration en discussion chez Belgacom vise ni plus ni moins à remercier 500 collaborateurs et collaboratrices, dont 450 statutaires. Votre prédécesseur a eu pour le moins des paroles blessantes pour le personnel concerné, puisqu'il a dit: "Ces personnes se rendaient dans l'entreprise et attendaient leur fin de journée avant de rentrer chez elles". C'est véritablement travestir la réalité et injurier les travailleurs de ladite entreprise. Car le contexte est particulier pour plusieurs centaines de personnes, qui font partie de ce que Belgacom appelle le "pool" sans travail fixe. Mais la très grande majorité d'entre elles sont productives à différents endroits. En tout cas, elles n'ont pas demandé à être insérées dans ce "pool". La façon dont leur situation a été évoquée est donc plutôt insultante.

Een vijfhonderdtal werknemers wordt door dit plan met ontslag bedreigd. De bewering dat de leden van die "pool" toch niets om handen hebben, was niet alleen een kaakslag voor die personeelsleden, maar bovendien een verdraaiing van de feiten. Die mensen hebben misschien geen vaste taken, maar draaien toch in het bedrijf mee en hebben er nooit om verzocht om in die "pool" te worden opgenomen. Ze mogen bijgevolg niet het slachtoffer worden van een strak herstructureringsplan. Bovendien staan die maatregelen haaks op wat de regering verklaart. Ze voorzien immers in een degressiviteit van de tewerkstelling, een verplichte pensionering op de leeftijd van 60 jaar en het ontslag van medisch ongeschikt personeel.

Elles ne peuvent donc être pénalisées par un plan de restructuration sévère. Or, quand on voit celui qui est proposé, la situation semble paradoxale. Car même les mesures les plus "sympathiques" - comme le tutorat, qui consiste à accompagner ces personnes, ou encore la formation - comprennent surtout une dégressivité du travail, deux ans d'indisponibilité, ainsi qu'une obligation de prendre sa pension à 60 ans. C'est plutôt contradictoire avec ce que l'on entend à tous les niveaux, à savoir: "Il faut empêcher les travailleurs de prendre leur retraite trop tôt" ou encore "Il faut ceci ou cela, mais nous ne voulons pas les pénaliser". Donc, même le volet le plus sympathique du plan est une manière de pousser les travailleurs âgés à la porte - soyons clairs.

Het is onaanvaardbaar dat een onderneming die in 2004 bijna een miljard euro winst heeft geboekt dergelijke asociale maatregelen treft.

Et le reste du plan est encore moins avenant, puisque même des personnes souffrant de certaines inaptitudes médicales vont être remerciées. Tout dépend du type d'inaptitudes constatées. Il s'agit donc clairement d'une disposition antisociale, qui est d'autant plus difficile à accepter par les travailleurs que le bénéfice réalisé par Belgacom en 2004 s'élevait à un milliard.

Wat gebeurde met de bedienden die niet elders in het bedrijf aan de slag konden? Met welk resultaat? Welke opleidingen werden de leden van de pool aangeboden?

C'est la raison pour laquelle je reviens vers le nouveau secrétaire d'Etat, en espérant qu'il propose des dispositions plus ouvertes et

plus sociales.

- Quelles solutions acceptables Belgacom a-t-elle mises en œuvre pour les employés qui ne pouvaient être recasés en interne? Avec quels résultats?

- Plus précisément, quelles formations ont été données par l'entreprise aux membres du pool? Quelles sont les propositions qui ont été faites? Ces propositions étaient-elles adaptées? On me cite par exemple le cas d'ingénieurs techniciens à qui on aurait proposé des postes de techniciens et qui auraient légitimement refusé.

- Belgacom ferme une série de postes de travail, ce qui a pour effet de rendre impossible un reclassement en interne. Qu'envisage l'entreprise, en externe, pour l'accompagnement des personnes visées par les futures restructurations?

- Comment pouvez-vous expliquer que des employés qui, bien qu'occupant une fonction stable depuis des mois, voire depuis le début de leur affectation au pool, soient artificiellement maintenus dans un état de précarité?

- Plus globalement, à l'heure où l'on parle des fins de carrière, n'est-ce pas un exemple de tout ce qu'il ne faut pas faire?

03.02 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, j'avais interrogé votre prédécesseur le 13 octobre sur ce dossier de restructuration Belgacom. Cette restructuration – j'insiste sur ce fait – s'articule autour de licenciements secs. Il s'agit d'une première pour une entreprise publique autonome qui, rappelons-le, fait un bénéfice non négligeable. Ses actionnaires en sont d'ailleurs très contents.

On constate donc d'une part, des licenciements et, d'autre part, des mises en disponibilité de travailleurs n'ayant pas trouvé à se reconvertir au sein ou en dehors de l'entreprise. Ma collègue l'a déjà indiqué.

Dans sa réponse, M. Vande Lanotte affirmait que, dès sa prise de fonction en tant que ministre de tutelle de Belgacom, on lui avait appris – je vous refais l'historique – qu'entre 700 et 1.000 personnes n'occupaient plus d'emploi dans l'entreprise. Il voulait trouver, comme les syndicats d'ailleurs, une solution pour ces centaines de personnes sans emploi. M. le ministre a raison sur un point: de nombreux programmes ont été développés pour ces personnes. Je peux citer la carte d'identité électronique, les centres d'appel de la police ou encore le tutorat. Le gouvernement avait abordé ce phénomène très sérieusement.

Toutefois, il faut reconnaître que l'énergie déployée à trouver des solutions n'a pas suffi et ne suffit pas à gommer la réalité à laquelle les travailleurs en recherche de reconversion sont aujourd'hui confrontés, réalité qui donne un caractère encore plus abrupt aux principes de ce plan de restructuration.

Depuis la réponse de M. Vande Lanotte, mon téléphone sonne tous les jours car le ministre a heurté de plein fouet de nombreux travailleurs: des travailleurs du pool, des travailleurs en phase de

Welke oplossingen worden voorgesteld? Worden die laatste aangepast?

Door de schrapping van een aantal arbeidsplaatsen wordt het moeilijk het getroffen personeel binnen het bedrijf een nieuwe betrekking aan te bieden. Hoe ziet Belgacom de externe begeleiding van de slachtoffers van de toekomstige herstructureringsplannen?

Hoe verklaart u dat bedienden die, sinds ze bij de pool werden ingedeeld een stabiele baan hebben, nu werkonzeker worden? Is dit, in het licht van het eindeloopbaandebat, niet een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet?

03.02 Karine Lalieux (PS): Op 13 oktober heb ik uw voorganger over het herstructureringsplan van Belgacom ondervraagd. Dat draait rond naakte ontslagen, ondanks de aardige winst die het bedrijf binnen wist te rijven. Enerzijds worden dus mensen op straat gezet, anderzijds worden de werknemers voor wie beroepsomschakeling geen oplossing bood, ter beschikking gesteld.

In zijn antwoord bevestigde de heer Vande Lanotte dat hij naar een oplossing zocht voor de 700 à 1.000 voortaan werkloze bedienden. De talrijke programma's die op poten werden gezet, tonen aan dat het de regering ernst was met dit dossier. Ik denk onder meer aan de elektronische identiteitskaart, de callcentra van de politie en het peterschap.

Die maatregelen waren echter niet voldoende om iedereen aan een nieuwe job te helpen.

Het antwoord van de heer Vande Lanotte heeft heel wat

reconversion mais aussi des simples travailleurs de Belgacom. Je ne crois pas qu'un ministre avait le droit de traiter 1.000 individus de fainéants. Il était à la veille de son budget, peut-être ses paroles ont-elles dépassé sa pensée mais elles ont été dites, transcrites et ont, légitimement, choqué de nombreux travailleurs de Belgacom.

Ses propos ont suscité une violente réaction parmi les personnes qui se sont senties visées, parce qu'en même temps, elles ont encore l'impression de travailler dans cette entreprise sans constituer un poids pour cette dernière.

Enormément de personnes se sont rendues en nos bureaux, parce qu'elles se sont senties heurtées, bouleversées par les propos du ministre. D'habitude, ce n'est pas la manière dont il traite les travailleurs non plus – c'était quand même très étonnant de sa part – et selon les nombreux témoignages, il semble que Belgacom ait omis de mentionner au ministre la réalité de ce pool de reconversion et la réalité que vivent ces travailleurs aujourd'hui dans l'entreprise, notamment l'absence ou le peu de possibilités réelles de reconversion au sein de l'entreprise, le mépris affiché pour les personnes du pool qui sont transférées d'un service à l'autre sans aucune formation préalable... En cas d'absentéisme ou de maladie, elles effectuent, par exemple, un remplacement de 15 jours. Elles ne savent pas où elles seront le lendemain, mais lorsqu'elles sont à leur poste, elles travaillent et remplacent correctement les travailleurs absents, me semble-t-il.

Il semble également que Belgacom ait omis de parler du peu de postes à pourvoir, tant en interne qu'en externe, et de l'absence – c'est très important – d'informations préalables au personnel statutaire sur le fait que la participation au pool de mobilité des personnes qui ont été placées à l'extérieur, par exemple dans les communes, était une alternative à la mise en disponibilité. On ne leur a pas dit qu'en cas de refus de participer à ce pool et d'être placés à l'extérieur, elles seraient mises en disponibilité structurelle.

Toute la communication du gouvernement au sujet de ce pool externe, se résumait à ceci: "Vous pouvez y aller mais sur une base volontaire. Nous n'obligeons aucun travailleur des entreprises publiques à faire partie de ce pool extérieur". Nous pouvons ajouter la non-prise en compte des efforts réels de nombreux employés qui se heurtent à une absence de postes à pourvoir en dehors du pool de reconversion.

M. Vande Lanotte avait parlé d'irréductibles, de quelques dizaines de personnes. Nous pensions qu'il y en avait peut-être dix ou douze qui, tant pis pour elles, demain, seront licenciées parce qu'elles n'auront pas eu la volonté de trouver un job. Ces quelques dizaines sont, en fait, quelques centaines aujourd'hui. Une entreprise peut-elle compter quelques centaines d'irréductibles? A cet égard, j'éprouve de grands doutes, monsieur le secrétaire d'Etat, surtout par rapport aux témoignages que nous avons pu entendre, aux articles dont nous avons pu prendre connaissance, aux syndicats que nous avons pu rencontrer.

On peut dire que le climat s'est dégradé depuis cette réponse de l'ancien ministre pour devenir détestable, ce qui n'est bon ni pour les travailleurs, ni pour l'entreprise qui est cotée en Bourse, il ne faut pas

werknemers gekwetst.

Belgacom vertelde de minister blijkbaar niet de volledige waarheid over die reconversiepool, namelijk de afwezigheid van echte reconversiemogelijkheden in het bedrijf, de overplaatsing van werknemers zonder voorafgaande opleiding, het geringe aantal te begeven arbeidsplaatsen, zowel in als buiten het bedrijf, alsook het gebrek aan voorafgaande informatie aan de statutaire personeelsleden over het feit dat hun deelname aan de externe mobiliteitspool een alternatief vormde voor de terbeschikkingstelling. Die personen wisten niet dat een weigering tot een structurele terbeschikkingstelling zou leiden.

De regering heeft dan ook in verband met de externe pool zonder meer gezegd: "u kan erin stappen maar op vrijwillige basis".

De minister had laten verstaan dat het herstructureringsplan enkel gold voor een kleine groep "onverzettelijken" die niets ondernomen hadden om een baan te vinden. Vandaag blijkt echter dat het gaat om honderden werknemers! De getuigenissen die wij ontvangen bevestigen dat.

In dat voor een beursgenoteerd bedrijf – weliswaar met de overheid als meerderheidsaandeelhouder – zeer slecht klimaat, blijft de directie plannen koesteren om te herstructureren en de kosten te verminderen.

De beslissing van het Paritair Comité van 19 oktober om de gaps te sluiten, met andere woorden iedere mogelijkheid te schrappen om een baan binnen het bedrijf te vinden, toont aan dat Belgacom zijn werknemers niet aan een andere baan wil helpen. Dat is een zeer slecht signaal!

In sommige afdelingen, zoals in Charleroi, behoren 30 procent van

l'oublier!

Une dernière décision date du 19 octobre, comme l'a rappelé Mme Genot: il s'agirait de fermer les gaps, c'est-à-dire de supprimer toute possibilité de trouver un poste et d'être nommé à l'intérieur de l'entreprise alors qu'il s'agit de la dernière phase de la mise en disponibilité. Cela me fait donc penser que l'entreprise n'a pas la volonté de reclasser ces centaines de travailleurs au sein de l'entreprise: la fermeture de gaps en urgence d'un point ajouté en comité paritaire me semble un très mauvais signal de la part de l'entreprise. Cette situation compliquera la recherche d'emploi pour ces travailleurs en disponibilité.

En même temps, on me dit que, dans certaines divisions, notamment à Charleroi, 30% du personnel appartient au pool. Comment pourra-t-on remplacer 30% dans une direction? Je crains aussi qu'une fois les gaps fermés, la possibilité sera donnée d'engager à Belgacom, ce qui serait pour nous tout à fait inacceptable.

Dès lors, j'ai des questions très précises à poser, monsieur le président.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous nous confirmer:

- que tous les travailleurs du pool qui seront mis en disponibilité structurelle dès le 1^{er} janvier n'avaient pas un travail effectif à Belgacom, ce qu'ils démentent?
- que chaque travailleur a reçu des propositions d'emploi dans un autre service, propositions effectives et non un simple remplacement?
- que l'information de reclassement dans des projets extérieurs avait été faite avec clarté par rapport au volontarisme de chacun ou, pour le dire autrement, qu'il avait été précisé que ne pas s'inscrire dans les projets extérieurs signifiait se retrouver dans le pool de reconversion, donc en licenciement?
- que chaque agent a été assisté correctement dans sa recherche d'un poste en interne?
- que la direction Belgacom a pris la décision de fermer les gaps? Ce point avait été mis à l'ordre du jour d'un comité, ce qui me laisse supposer que c'est la vérité. Si oui, dans quelle optique? Et comment alors offrir une chance de reconversion à ces travailleurs?

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat:

- Quel est exactement le nombre de travailleurs concernés tant par les licenciements que par la mise en disponibilité structurelle?
- Pouvez-vous affirmer que chaque cas a été étudié précisément et de manière socialement responsable? En effet, même si les conditions de sortie peuvent paraître bonnes, en quatre ans, disposer de 1.000 euros par mois pour une personne âgée de 45 ou 50 ans, qui a charge de famille, des enfants à l'université et une maison à payer, voilà qui créera d'importants drames sociaux.
- Pouvez-vous certifier que les postes du cadre qui ne seront plus comblés ne seront pas sous-traités ultérieurement ou réouverts juste après la mise en disponibilité?
- Quels sont les accords pris par Belgacom pour les agents qui termineront dans quelque temps leur emploi dans des projets

de personeelsleden tot de pool. Hoe kunnen ze worden vervangen? Als de gaps eenmaal zijn gesloten, zal Belgacom dan nieuwe personeelsleden in dienst willen nemen, wat onaanvaardbaar zou zijn?

Hadden alle werknemers van de pool die op 1 januari in structurele beschikbaarheid zullen worden gesteld niet effectief werk bij Belgacom? Heeft elke werknemer effectieve voorstellen gekregen om in een andere dienst aan de slag te gaan? Werden de mensen die in een extern project werden ingeschakeld op zo'n manier ingelicht dat ze ervan uitgingen dat wie zich niet inschreef in de reconversiepool zou terecht-komen? Wordt elk personeelslid bijgestaan bij het zoeken naar een baan elders in het bedrijf? Zal Belgacom de gaps sluiten?

Op hoeveel werknemers hebben de ontslagen en de terbeschikkingstelling betrekking? Wordt elk geval op een sociaal verantwoorde wijze onderzocht? Zullen de niet-ingevulde posten worden uitbesteed of na de terbeschikkingstelling opnieuw open worden verklaard? Welke akkoorden heeft Belgacom gesloten voor de personen wier betrekking in de externe projecten afloopt? Zijn er andere onderhandelingen aan de gang?

externes? Comme vous le savez, les projets externes prennent fin au bout de trois ans; le gouvernement négocie actuellement cinq ans, mais qu'en est-il des gens qui reviendront à Belgacom?

- Existe-t-il d'autres négociations en cours avec vous ou le gouvernement?

Monsieur le président, vous m'excuserez pour la longueur inhabituelle de ma question.

03.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur le président, je vais également répondre à la question de M. Lavaux, qui est absent aujourd'hui, et je voudrais également m'excuser du fait que je vais donner une partie de ma réponse en néerlandais.

En ce qui concerne la compatibilité entre le plan de Belgacom et le pacte social intergénérationnel, elle est limitée au niveau du tutorat.

Dat is in wezen een herstructureringsdossier waarin de oudsten precies beschermd worden. Het gaat in ieder geval niet om een maatregel die tot een aanzienlijke inkorting van de loopbaan aanleiding geeft.

Er wordt wel op basis van vrijwilligheid aan de ouderen een uitstapregeling aangeboden, maar in een herstructureringscontext, op 58 jaar, en na een loopbaan van minstens 36 jaar. Tot dat ogenblik worden de betrokkenen gedurende langere tijd aan het werk gehouden in een landingsbaan, zoals dat heet, waarbij zij instaan voor de opleiding van jongeren terwijl zij zelf geleidelijk aan minder gaan werken. Bovendien past het peterschap bij de statutaire tewerkstelling bij Belgacom, waarbij de meerkosten niet ten laste zijn van de sociale zekerheid maar van het bedrijf zelf.

En ce qui concerne la question de savoir combien d'agents sont concernés par ce système de tutorats, le nombre maximal des membres du personnel susceptibles d'être concernés par le régime de tutorats se chiffre à environ 3.000 personnes. Ce chiffre s'étale sur une période de sept ans, soit en moyenne un maximum de 430 personnes par an. Le chiffre exact de personnes qui s'inscriront dans ce régime est bien évidemment inconnu pour le moment, étant donné que le programme sera basé sur le volontariat.

Aangaande de structurele disponibiteit en de disponibiteit wegens medische ongeschiktheid, is het belangrijk u te zeggen dat de cijfers op dit ogenblik nog onderhevig zijn aan wijzigingen. De meest recente cijfers, die dateren van 8 november, vorige week dus, zijn de volgende. Het aantal personen in reconversie vóór 1 juli 2004, dat vanaf 1 januari 2006 betrokken is in het regime van structurele disponibiteit, is 222. Het aantal personen met medische beperkingen,

03.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het Belgacomplan en het generatiepact zijn slechts verenigbaar op het stuk van het zogenaamde tutoraat.

Il s'agit en fait d'un dossier de restructuration qui protège précisément les travailleurs les plus âgés. Cette mesure n'a pas pour effet d'écourter considérablement les carrières. Un régime de mise à la retraite anticipée est toutefois prévu sur une base volontaire pour les travailleurs à partir de 58 ans ayant une carrière de minimum 36 ans. En attendant, les travailleurs âgés pourront exercer un emploi de fin de carrière dans le cadre duquel ils seront chargés de la formation des jeunes et seront progressivement amenés à travailler moins. Ce système de parrainage s'inscrit dans le système d'emploi statutaire chez Belgacom. Les coûts sont ainsi à charge de l'entreprise elle-même et non pas de la sécurité sociale.

Op een periode van zeven jaar zijn maximum een drieduizend personeelsleden bij het systeem van het peterschap betrokken, of gemiddeld 430 werknemers per jaar. Het juiste cijfer blijft tot op heden onbekend omdat het om vrijwilligers gaat.

Je ne dispose pas encore de chiffres absolus relatifs à la disponibilité structurelle ou à la disponibilité pour cause d'inaptitude médicale. Selon les données les plus récentes, il s'agirait respectivement de 222 et

dat betrokken is in het regime van disponibiteit wegens erkende medische ongeschiktheid, is 137. Het is belangrijk u de juiste cijfers te geven.

Vous m'avez demandé si je pouvais vous confirmer que tous les travailleurs du pool, qui seront mis en disponibilité structurelle dès le 1^{er} janvier n'avaient pas de travail effectif à Belgacom. En fait, ces personnes sont en reconversion, autrement dit, elles sont en surcadre, même celles qui ont continué à travailler.

J'en arrive à votre question relative aux travailleurs, qui ont reçu des propositions d'emploi dans un autre service et des informations de reclassement dans des projets extérieurs, ainsi qu'à votre question concernant le nombre d'agents assistés correctement dans leur recherche d'un poste en interne.

Daar kan ik u op antwoorden dat voor elke persoon in de reconversie één of meer nieuwe jobaanbiedingen werden gezocht, uiteraard in de mate van het mogelijke en in functie van hun capaciteiten, van hun trainability en ook van de geografische mobiliteit.

Depuis 1996, Belgacom effectue un suivi des personnes en reconversion via une cellule spécialisée qui s'appelle le "Job center". Un des objectifs de cette cellule est de retrouver un emploi pour les personnes en reconversion. Pour pouvoir développer les compétences des personnes en reconversion aux besoins spécifiques de la société, Belgacom a développé des programmes de formations spécifiques en parallèle avec les formations déjà existantes. Ces formations sont au nombre de trois: "Elan court", formation traditionnelle liée à un sujet précis; "Elan long", formation liée à une fonction permettant à quelqu'un qui a certaines compétences de base d'évoluer vers une autre fonction en suivant des formations dans plusieurs domaines; et finalement, "Elan XXL", qui consiste en l'apprentissage d'un nouveau métier pendant 12 à 18 semaines.

Lors de différents projets externes, d'une part au sein du SPF Intérieur - notamment les projets des cartes d'identité électroniques et du call center 112 - et d'autre part, au sein du SPF Sécurité sociale, pour le projet DG "Personnes avec un handicap", les personnes en question ont toujours été dûment informées et même incitées à participer à ces projets. Ces communications se sont faites via différents canaux en parallèle: un "mail sender" général, un site intranet, des sessions d'informations et des réunions individuelles avec des consultants du "Job center" même.

de 137 personnes à partir du 1er janvier 2006.

U vroeg mij of de werknemers in de pool die per 1 januari ter beschikking gesteld worden, effectief een betrekking bij Belgacom hebben. In feite worden die mensen momenteel omgeschoold, en behoren ze niet tot de personeelsformatie, zelfs diegenen die aan het werk gebleven zijn.

Ik kom nu op uw vragen over werknemers die een werkaanbieding gekregen hebben voor een baan bij een andere dienst of een extern project, en over het aantal personeelsleden die hulp krijgen bij hun zoektocht naar werk binnen het bedrijf.

Dans la mesure du possible, une ou plusieurs offres d'emploi seront recherchées pour chaque personne en reconversion et en tenant compte, autant que possible, des aptitudes et de la mobilité géographique des intéressés.

Sinds 1996 volgt Belgacom de personen in reconversie via een gespecialiseerde cel, het "jobcenter". Om de vaardigheden van die werknemers met de bestaande noden in overeenstemming te brengen, heeft het bedrijf specifieke opleidingsprogramma's ontwikkeld Elan kort, een opleiding rond een welomschreven thema; Elan lang, een opleiding die via opleidingen in verschillende domeinen de weg naar een nieuwe functie moet effenen en Elan XXL, waarbij naar aanleiding van externe projecten een nieuwe job wordt aangeleerd (FOD Binnenlandse Zaken: elektronische identiteitskaarten en callcenter 112; FOD Sociale Zekerheid: DG Personen met een handicap).

De belanghebbenden werden via een algemene mail, een

Ook in de toekomst zullen nieuwe externe tewerkstellingsprojecten worden gezocht waarbij voorrang zal worden gegeven aan de personeelsleden met structurele disponibiliteit of disponibiliteit wegens erkende medische ongeschiktheid die terugvallen op het minimaal wachtgeld.

Finale­ment, en réponse à la question de savoir si la direction de Belgacom a pris la décision de fermer les gaps – dans quelle optique et comment offrir, dans ce cas, une chance de reconversion aux travailleurs? – je peux vous dire que les postes de travail fermés sont des postes inoccupés, pour lesquels il n'existe pas de candidats aptes en interne. De plus, Belgacom est disposée à ouvrir certains postes de travail fermés, si cela s'avère nécessaire.

En ce qui concerne les accords pris par Belgacom relatifs aux agents qui termineront, dans quelque temps, leur emploi dans des projets externes, je peux vous répondre que les membres du personnel temporairement mis au travail dans des projets externes et qui étaient en reconversion avant la date du 1^{er} juillet 2004 seront mis en disponibilité structurelle lorsqu'ils reviennent avant la fin de leur mission. Le cas où ces membres du personnel reviennent après la fin de leur mission doit encore être négocié.

Ce plan étant la priorité du moment, il n'y a pas d'autres négociations en cours. Dans le futur, l'impact du projet tutorat sur le nombre des membres du personnel sera en phase avec l'évolution du volume de travail.

03.04 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai été un peu déçue de ne pas recevoir un message clair concernant ces travailleurs qui se trouvent actuellement dans l'incertitude. Dans la majorité, il s'agit de statutaires, mais un certain nombre sont des contractuels. Et on leur a adressé un message très désobligeant.

Pour ma part, je m'attendais à voir une main tendue de manière plus effective. Je trouve dommage que l'on ne reconnaisse pas leur volonté de travailler. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'ils ont été engagés par Belgacom. C'est la situation actuelle qui les empêche de travailler. Il ne s'agit donc nullement d'une mauvaise volonté de leur part, comme certains pourraient le prétendre.

Par ailleurs, je regrette qu'une société en aussi bonne forme économique applique toujours la bonne vieille méthode selon laquelle "on liquide les vieux". Que ce soit le tutorat ou d'autres mesures, c'est cette manière de faire qui est mise en avant. En effet, le tutorat implique la pension obligatoire pour tous à 60 ans.

Sur une période de 7 ans, 3.000 personnes seront concernées. On ne peut donc pas dire que Belgacom soutient le gouvernement dans son effort pour allonger les carrières et permettre à tous de rester plus

intranetsite, informatievergaderingen en vergaderingen met de consultants van het jobcenter geïnformeerd over die projecten en ertoe uitgenodigd daaraan deel te nemen.

Op de vraag of Belgacom de gaps zal sluiten, kan ik antwoorden dat de gesloten arbeidsplaatsen onbezet zijn en dat er geen bekwame kandidaat is binnen het bedrijf. Indien nodig is Belgacom bovendien bereid bepaalde gesloten arbeidsplaatsen te openen.

De personeelsleden die voor 1 juli 2004 in reconversie waren, zullen ter beschikking worden gesteld als zij voor het einde van hun opdracht in externe projecten terugkomen. Over het andere geval moet nog worden onderhandeld.

Vermits dit plan nu de voorrang heeft, zijn er geen andere onderhandelingen aan de gang. In de toekomst zal de weerslag van het peterschapproject op het aantal personeelsleden afhangen van de evolutie van de werklast.

03.04 Zoé Genot (ECOLO): Ik ben teleurgesteld door het uitblijven van een duidelijk signaal voor deze statutaire én contractuele werknemers die in onzekerheid verkeren over hun baan. Ik ging er min of meer van uit dat u hun de hand zou reiken; ze willen best werken, maar vinden geen werk, en dat ligt niet aan hun onwil, maar aan de situatie.

Ik vind het zeer spijtig dat een onderneming die het economisch zo goed doet, nog altijd vasthoudt aan het principe van het "buiten werken van de oudjes", want het peterschap houdt in dat mensen met 60 jaar met pensioen moeten. Zo steunt Belgacom de regering niet meteen in haar inspanningen om de mensen langer aan het

longtemps au travail.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'espère que vous aurez l'occasion d'examiner chaque cas. S'il semble que des formations, des postes soient proposés en tenant compte du profil des personnes, il apparaît pourtant, suivant les informations dont je dispose, que des postes d'ouvrier sont proposés à des ingénieurs, etc. Si l'on considère ce genre de situation, on ne peut pas dire qu'un emploi convenable est refusé. Mais peut-être n'avons-nous pas la même notion de l'emploi convenable!

Si nous voulons avancer, peut-être serait-il opportun de nous retrouver tranquillement, posément autour de la table et d'entendre toutes les doléances.

03.05 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le secrétaire d'Etat pour la précision de ses réponses. Il est agréable de pouvoir travailler sur des questions concrètes dans le cadre de ce dossier au sujet duquel beaucoup de choses ont été dites.

J'ai pris acte du fait que "seules" 222 personnes sont concernées; j'espère d'ailleurs que l'entreprise les gardera. Il est vrai que les chiffres dont disposent les syndicats sont beaucoup plus élevés puisque pratiquement 500 personnes seraient concernées. J'espère que l'information que vous a fournie l'entreprise est exacte et que demain 400 autres personnes ne seront pas mises en disponibilité. J'ai pris bonne note du fait que l'information qui vous a été fournie fait état de chiffres au 1^{er} juillet 2004. Toutefois, il est certain que je vous interpellerais à nouveau si d'autres problèmes se posaient ou si le nombre des personnes concernées devait être plus élevé. En effet, les listes ont apparemment été transmises aux syndicalistes.

Si j'ai bien compris, ces personnes n'auraient pas un réel emploi puisqu'elles viendraient en surplus. A Charleroi, 30% du personnel appartient au pool. Il faut savoir que l'IDC ne fonctionne que grâce à ce personnel; il a donc une mission effective.

Pour ma part, j'ai le sentiment que Belgacom ne remplira plus ses missions premières.

Aujourd'hui, le laps de temps pour pouvoir ouvrir une ligne téléphonique est à nouveau très long. Belgacom sous-traite énormément de choses. C'est une vision de gestion économiste et non plus une vision d'entreprise publique. A cet égard, peut-être devrions nous avoir un véritable débat sur Belgacom demain et sur son plan stratégique, car nous avons l'impression que Belgacom n'assure plus aucune formation, ne répond plus à ses missions premières; par contre, en ce qui concerne les missions commerciales, on le sait, Belgacom est à la pointe. Je ne remets pas ce fait en cause, mais il y a un manquement de la part de Belgacom qui engendrera, demain, un licenciement de personnes.

Pour les gaps, je ne comprends pas le message qu'a voulu donner Belgacom. Vous me dites que Belgacom les a fermés. Mais, si l'entreprise accepte de former du personnel pour l'affecter à des

werk te houden.

Ik hoop dat u elk geval afzonderlijk zal kunnen bekijken. Volgens mijn informatiebronnen zou men ingenieurs soms een betrekking als arbeider aanbieden, enz., wat niet bepaald aangemerkt kan worden als een "passende betrekking"!

Willen we dat er schot in de zaak komt, dan moeten we in een sereen klimaat met elkaar praten en iedereen zijn wensen en grieven laten uiten.

03.05 Karine Lalieux (PS): Ik hoop dat uw cijfer van 222 personen klopt. Maar ik heb de indruk dat Belgacom zijn kerntaken niet langer zal vervullen.

De termijn om een telefoonlijn aan te sluiten is opnieuw zeer lang. De visie die een overheidsbedrijf dient te hebben, ontbreekt.

Indien Belgacom mensen kan opleiden om hen externe taken te laten vervullen, dan moet het bedrijf hetzelfde kunnen doen om die mensen in dienst te houden. Inzake degenen die naar het bedrijf zullen terugkeren, zou ik niet willen dat ze in ter beschikking worden gesteld en over drie jaar 1.000 euro per maand krijgen.

missions extérieures, elle devrait accepter d'en faire autant pour le garder en interne. Par ailleurs, si quelqu'un s'avérait capable de gérer les gaps, Belgacom serait d'accord de les rouvrir. Dans ce cas, je ne comprends pas cette fermeture. Je pense qu'il était plus sain d'entamer des négociations et de lancer un message clair aux travailleurs qui vivent avec un sentiment d'insécurité, en laissant les postes ouverts et en y permettant l'accès aux travailleurs qui bossent, qui suivent des formations, etc. Non! On les ferme pour peut-être les rouvrir le cas échéant. Vous comprendrez que les travailleurs ne doivent pas réceptionner ce message de manière très positive et que ce ne doit pas être très positif pour leur entreprise.

Par rapport aux projets externes, j'entends que ceux qui reviennent avant la fin de leur mission, qui ne veulent plus rester dans la commune ou aux centres d'appel, sont d'office mis dans le pool de mise en disponibilité. Pour ceux qui reviennent après leur mission - le délai de 3 ans arrive bientôt à son terme - leur cas fera l'objet de négociations. A cet égard, j'espère, monsieur le ministre, que vous serez exigeant. Je ne voudrais pas que, demain, des personnes qui ont volontairement aidé les communes, le ministre de l'Intérieur, la sécurité sociale, retournent dans l'entreprise pour être mises en disponibilité et reçoivent, dans trois ans, 1.000 euros par mois.

Selon moi, le gouvernement doit renégocier un contrat avec les communes, etc., ou être exigeant par rapport à ceux qui reviennent dans l'entreprise; ces gens ne doivent pas être considérés comme "les fainéants qui reviennent de l'extérieur". En résumé, il convient d'être particulièrement exigeant par rapport aux personnes qui, volontairement, sont allées rendre service ailleurs, pour le citoyen.

Voilà le message que je voulais faire passer.

03.06 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Madame Lalieux, je voudrais tout d'abord faire une petite remarque. Vous parlez de 500 personnes. Ces chiffres évoluent. On a bien mentionné le chiffre de 222. Le nombre de personnes en incapacité médicale s'élève à 137. Au total, on parle de plus de 350 personnes.

En ce qui concerne la mission de l'entreprise, son but est bien évidemment économique. Notre travail, notre fonction est de protéger les droits des consommateurs et du personnel. Vous pouvez être rassurée, nous parlerons de ce sujet avec le comité de direction.

Pour ce qui est de la question de Mme Genot, des mesures individuelles ont certainement été prises. Le programme des formations, les trainings, etc., sont organisés individuellement. Il me semble donc que Belgacom prend les mesures nécessaires au traitement individuel de ces cas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03.06 **Bruno Tuybens**, staatssecretaris: Men had het wel degelijk over 222 mensen; 137 zijn medisch ongeschikt. In totaal spreken we dus over 350 personen.

Het bedrijf heeft een economische doelstelling, ons werk bestaat erin de rechten van de consumenten en van de werknemers te garanderen.

De opleidingsprogramma's zijn individueel.

04 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences du changement d'option de la SNCB à propos des partenariats public-privé" (n° 8414)

04 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de koerswijziging van de NMBS met betrekking tot de publiek-private partnerschappen" (nr. 8414)

04.01 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'Etat, tout récemment, le conseil d'administration de la SNCB a changé de position au sujet du partenariat public-privé (PPP). Il en découle de nombreuses questions quant au sort réservé aux différents investissements qui avaient été retirés du plan d'investissement de la SNCB pour l'inclure dans le volet partenariat public-privé.

Ma question porte précisément sur la modernisation de la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg, dont les travaux d'amélioration devaient être financés selon le mécanisme PPP. Suivant mes informations, le groupe ferroviaire envisagerait purement et simplement le report de ces projets, au-delà du plan d'investissement des 4,789 milliards d'euros programmés. Le sort des travaux sur la ligne 162 est, par la volonté de la SNCB, intimement lié au projet de construction du "Diabolo" à l'aéroport de Bruxelles-National, ainsi qu'au deuxième accès du port d'Anvers.

Les cinq projets retenus en PPP constituent un équilibre subtil entre les différents investissements réalisés sur tout le territoire belge.

Permettez-moi une petite incise: j'ai appris que les entreprises qui avaient été consultées ont estimé que le délai d'un mois pour remettre une offre, dans le cadre d'un projet d'une telle importance financière, était vraiment très court.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pourriez-vous me faire connaître vos intentions quant à la remise en cause du PPP d'une part? Et, de l'autre, qu'en est-il du mode de financement et de la modernisation de la ligne 162 dans le contexte du projet "Eurocap-Rail", cofinancé notamment par la Commission européenne et l'Etat luxembourgeois?

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Bellot, je vous remercie pour votre question.

Monsieur Bellot, la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg poursuit son cours. Il n'a jamais été question d'abandonner ce projet ou de le reporter à l'infini. En 2004, le gouvernement a envisagé de réaliser ce projet ainsi que d'autres projets – comme vous le savez – par une formule de PPP.

Après une étude approfondie des aspects juridiques, techniques et financiers, il est apparu qu'un tel travail de renouvellement ou d'amélioration d'une ligne ferroviaire existante se prête assez mal à une formule de PPP. De ce fait, le Comité de concertation du gouvernement fédéral et des gouvernements des Régions et des Communautés a décidé récemment de réaliser l'investissement sur la ligne 162 par la voie d'un préfinancement régional, comme convenu en 2003. Il ne s'agit donc pas d'un quelconque changement de position d'Infrabel ou de la SNCB.

Par ailleurs, il a été convenu que les projets qui jouissent d'une contribution régionale, soit en participant à un PPP, soit par préfinancement classique, démarreront en 2007. Les travaux urgents de maintien seront bien sûr exécutés, comme ce fut le cas ces dernières années.

04.03 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'Etat, je

04.01 François Bellot (MR): Hoewel gepland was dat de verbeteringswerken aan de lijn 162 Brussel-Luxemburg volgens het PPP-mechanisme (publiek-privaat partnerschap) zouden worden gefinancierd, wil de spoorgroep die modernisering nu blijkbaar uitstellen. De werken houden evenwel verband met de aanleg van de "Diabolo" op de luchthaven van Brussel-Nationaal en met de tweede toegang tot de haven van Antwerpen.

De termijn voor het indienen van een offerte bedroeg slechts een maand, wat erg kort is.

Wat is de stand van zaken in dit dossier?

04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De modernisering verloopt volgens plan. Aangezien een PPP-formule voor dergelijke werken echter niet geschikt is, heeft het Overlegcomité ervoor geopteerd die investering vanaf 2007 via een gewestelijke prefinanciering te realiseren. Het spreekt voor zich dat de dringende onderhoudswerken verder worden uitgevoerd zoals tijdens de vorige jaren.

04.03 François Bellot (MR): Een

souhaiterais ajouter une remarque: les organismes censés répondre aux PPP ont été dans l'impossibilité matérielle d'y répondre, tant le délai octroyé pour remettre l'offre était trop court. Y avait-il une volonté derrière cela? Je n'en sais rien. Néanmoins, un délai de quatre semaines pour répondre à un projet d'une telle complexité est relativement court; j'ai pu l'observer tant de l'interne que de l'externe. De fait, l'essentiel n'est pas la manière de le financer mais bien l'objectif à atteindre: la modernisation de la ligne 162 dans le cadre de l'Eurocap-Rail au même titre que le Diabolo et l'accès au port d'Anvers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Eric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la ligne 124bis de la SNCB" (n° 8717)

05 Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "lijn 124bis van de NMBS" (nr. 8717)

05.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, j'interviens à nouveau sur le dossier de la ligne 124 Charleroi-Bruxelles, notamment sur le projet déjà maintes fois évoqué de la nouvelle ligne 124bis.

J'ai déjà eu l'occasion de poser une question à votre prédécesseur, le 6 juin dernier en commission, sur la ligne 124bis, sur les travaux du RER sur la ligne Nivelles Est - Bruxelles et, plus particulièrement sur la difficulté de mettre à quatre voies la totalité du tronçon. Il m'avait répondu que cette nouvelle ligne 124 avait fait l'objet d'une étude de faisabilité dans le cadre des études d'incidence sur l'environnement pour la mise à quatre voies du tronçon entre Nivelles Est et Linkebeek. Il m'avait indiqué que l'étude avait été réalisée par le bureau ARIES.

Les résultats partiels de ce bureau ne retiendraient pas la ligne alternative 124bis pour plusieurs raisons, notamment l'obligation de traverser le site "Natura 2000" du bois de Hal. J'ai consulté le site ARIES. Je leur ai demandé ce qu'il en était et ils m'ont indiqué que les résultats des études pour les Régions wallonne et bruxelloise étaient disponibles – je les ai d'ailleurs obtenus – mais pas ceux de la Région flamande.

Je reste persuadé que la nouvelle ligne 124bis est une des solutions techniques réalisables.

Monsieur le secrétaire d'Etat, s'il vous est possible de me répondre, je souhaiterais savoir quand les résultats de l'étude ARIES pour le tracé en Région flamande seront disponibles. Il me semble que ce n'est qu'à l'aune des résultats définitifs pour l'ensemble des trois Régions que l'on pourra définitivement fermer cette porte.

05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Massin, j'entends que vous avez obtenu certaines réponses de M. Vande Lanotte le 6 juin dernier en commission.

Le projet de rapport final de l'étude d'incidence pour la mise à quatre voies de la ligne 124 en Région flamande est attendu pour la fin de ce mois. La délivrance de la déclaration de conformité par la cellule

termijn van vier weken voor zo'n ingewikkeld project is bijzonder kort. Werd deze termijn opzettelijk zo kort gehouden?

05.01 Eric Massin (PS): In antwoord op mijn vraag over de lijn 124 Charleroi-Brussel had de heer Vande Lanotte gezegd dat het adviesbureau de alternatieve lijn 124bis niet in aanmerking nam. Ik blijf ervan overtuigd dat die lijn een van de technisch haalbare oplossingen is. Wanneer zullen wij over de studie voor het Vlaams Gewest beschikken? Ik vind immers dat we ons enkel definitief kunnen uitspreken op grond van de resultaten voor de drie Gewesten.

05.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het eindverslag van het effectenrapport met betrekking tot het op vier sporen brengen van lijn 124 in het Vlaams Gewest wordt tegen het einde van de maand verwacht. De cel van de Vlaamse

gérant les études d'incidence de l'administration de la Région flamande est attendue dans les trois mois suivants. Cette déclaration constitue la fin de l'étape "études d'incidence" avant l'introduction du dossier de demande de permis.

Il faut donc encore compter sur un délai de trois à quatre mois avant de connaître la décision.

gewestelijke administratie die bevoegd is voor het effectenrapport zal in de komende drie maanden het conformiteitsattest uitreiken. Dan zal het dossier voor de aanvraag van een vergunning kunnen worden ingediend.

05.03 Eric Massin (PS): Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie pour votre réponse même si son contenu ne répond pas tout à fait à mes attentes.

05.03 Eric Massin (PS): Dat antwoord voldoet mij niet helemaal.

Je peux comprendre qu'on attende le projet de rapport final, mais je sais que des études ont été menées, entre autres par la SNCB, pour savoir ce qui serait le plus utile, ce qui coûterait le moins cher et ce qui permettrait de diminuer le coût du trajet entre Charleroi et Bruxelles.

Terwijl uw voorganger de rijtijd tussen Brussel en alle grote steden tot 30 minuten wilde terugbrengen, doe je er nog altijd 48 minuten over om van Charleroi naar Brussel te sporen. Het GEN zou een tijdwinst van amper 4 tot 6 minuten opleveren.

Mon collègue Chastel a interrogé à plusieurs reprises M. Vande Lanotte à ce sujet et, d'après lui, la SNCB avait annoncé que toutes les grandes villes, y compris celles de Wallonie, devaient se trouver à moins de 30 minutes de Bruxelles. Pourtant, la durée actuelle entre Charleroi et Bruxelles est de 48 minutes; avec les travaux du RER, on descendrait à tout le moins à 42 ou 44 minutes. D'où la question qui se posait quant à la nécessité d'une nouvelle ligne 124bis. L'incidence financière pour les travaux RER, avec la possibilité de trains Charleroi-Bruxelles, serait de 24 milliards alors que la nouvelle ligne 124bis coûterait 21 milliards.

Het prijskaartje van de GEN-werken zou oplopen tot 24 miljard, terwijl de aanleg van een nieuwe lijn 124bis 21 miljard zou kosten.

Pour moi, la question importante était alors de connaître les études réalisées, jusqu'où elles étaient allées et ce qu'elles avaient finalisé. La réponse qui m'a été fournie émanait de l'étude ARIES: la 124bis est impossible. J'ai donc essayé d'obtenir l'étude ARIES; je l'ai reçue pour la Région bruxelloise et la Région wallonne, mais pas pour la Région flamande. Vous me dites que le rapport final est attendu pour la fin de ce mois. J'en prendrai connaissance.

We moeten dan ook zien wat de studies zullen uitwijzen. Volgens de studie van ARIES is de aanleg van lijn 124bis onhaalbaar. Ik heb de hand kunnen leggen op die studie voor het Brusselse en het Waalse Gewest, maar niet voor het Vlaams Gewest. Ik zal het eindverslag lezen, dat tegen het einde van de maand verwacht wordt.

Je ne veux pas le moins du monde enterrer le projet RER, que du contraire, je souhaite le voir mené à son terme. Je prends acte d'une déclaration d'étude d'incidence trois mois après le rapport. Par ailleurs, s'il existe une possibilité de créer une 124bis, avec toutes les garanties, tout en disposant aussi du RER, il convient de voir s'il faut définitivement ou non fermer cette porte.

Ik hoop dat het GEN er komt, maar als er toch een mogelijkheid bestaat om naast dat GEN een lijn 124bis in dienst te stellen, moet er nagegaan worden of die optie wel zomaar afgestoten mag worden.

Avant de se prononcer sur le rapport, ce serait bien d'en avoir connaissance. C'est ma volonté: disposer du rapport pour, éventuellement, poser des questions ultérieurement sur cette opportunité, sur le fait de la suivre ou non, sur son coût financier, etc.

We kunnen ons hierover evenwel pas uitspreken nadat we het verslag hebben ingekeken.

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

06 Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het blindsurferlabel bij de website van de NMBS" (nr. 8723)

06 Question de Mme Greet van Gool au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le label 'BlindSurfer' pour le site

internet de la SNCB" (n° 8723)

06.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, in het kader van de toegankelijkheid van basisoverheidsdiensten voor iedereen, is het noodzakelijk dat de websites van de overheidsbedrijven ook voor iedereen toegankelijk zijn. Voor blinden en slechtzienden werd daarom het zogenaamde blindsurferlabel ontwikkeld. Blindsurfer is een toegankelijkheidslabel dat internetgebruikers met een visuele handicap een duidelijk herkenningspunt biedt wanneer een website vlot toegankelijk is. Blindsurfer is gecreëerd in het kader van het webtoegankelijkheidsproject. Dat project geniet de steun van diverse overheidsdiensten, waaronder Gelijke Kansen in Vlaanderen. Diverse websites, waaronder die van De Lijn en van de kusttram, hebben dat label al verkregen. Ook de portaalsite van de federale overheid draagt het blindsurferlabel.

De criteria waaraan de websites moeten voldoen, zijn samengevat in een krijtlijnenbrochure.

Mobiliteit is erg belangrijk voor mensen met een handicap. Het is dan ook nodig dat mensen met een visuele handicap zich makkelijk kunnen informeren.

Binnen die doelgroep groeit het internetgebruik ook gestaag. Het grote struikelblok is echter dat heel wat internetsites slechts moeizaam tot helemaal niet toegankelijk zijn. Die ontoegankelijkheid is vrijwel nooit te wijten aan slechte wil, maar vaak aan onwetendheid. Wanneer een webdesigner niet beseft dat mensen met een visuele handicap ook gebruik maken van computers en van internet, dan kan hij uiteraard geen rekening houden met de specifieke noden van die doelgroep. Toch gaat het vaak om aanpassingen die maar kleine ingrepen vragen. Het is vooral van belang erop te letten.

In zijn antwoord op een vraag van collega Deseyn, van april 2004, heeft uw voorganger gezegd dat hij bij de NMBS zou aandringen op de implementatie van de blindsurfercriteria. Het is inderdaad een taak van de overheid en van de overheidsbedrijven dat ook mensen met een visuele handicap gelijke kansen krijgen in de maatschappij.

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

Is men zich binnen de verschillende overheidsbedrijven voldoende bewust van die problematiek?

Mogen wij dan ook op korte termijn resultaten verwachten in verband met de websites van de NMBS en De Post?

Als aan die toegankelijkheid inderdaad gewerkt wordt, kunt u dan een tijdschema meedelen waarop de websites gebruiksvriendelijk zullen worden? Als er niet aan gewerkt zou worden, bent u dan van plan om daaromtrent een project op te stellen?

06.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mevrouw van Gool, in ieder geval moet u niet twijfelen aan ons bewustzijn wat deze problematiek betreft. Het is zeker ook binnen de verschillende overheidsbedrijven voldoende bekend dat die

06.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): Les services publics doivent être accessibles pour tout un chacun et ce principe s'applique donc aussi aux sites internet de ces services. D'où la création du label "BlindSurfer" qui permet aux nombreux utilisateurs de l'internet affectés d'un handicap visuel de savoir si un site donné leur est aisément accessible. "De Lijn" possède déjà ce label.

Malheureusement, trop de concepteurs internet sont insuffisamment informés de ce problème et ne tiennent pas suffisamment compte, dans leurs créations, des besoins de ce groupe cible.

Le secrétaire d'Etat considère-t-il que les différents services publics sont suffisamment sensibilisés à ce problème? Des résultats peuvent-ils être escomptés à brève échéance en ce qui concerne les sites internet de la SNCB et de La Poste?

06.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Dans certaines circonstances, les malvoyants ne peuvent toujours pas participer à

problematiek belangrijk is. We weten dat die mensen specifieke moeilijkheden hebben om te participeren in onze maatschappij.

De internetsite van de NMBS bestaat en wordt af en toe herwerkt en herschreven. U moet echter begrijpen dat de informatie die de NMBS ter beschikking stelt, zeer complex is. Het is dus moeilijk om dat ook te vertalen, als ik dat zo mag formuleren, voor de slechtzienenden. Dat is een bijzonder arbeidsintensief werk dat zich op lange termijn moet finaliseren en dat ook voldoende certificatie moet kunnen bekomen.

Het is ook belangrijk om in dit verband te zeggen dat de overheidsbedrijven contact moeten opnemen met de verschillende organisaties in het middenveld, om tot verdere verbeteringen te komen. Het bewustzijn is in ieder geval aanwezig. Het mag inderdaad ook zo zijn dat wij de volgende weken en maanden met de overheidsbedrijven hierover nog eens contact opnemen.

Als u mij specifiek vraagt naar een tijdschema, dan moet ik u het antwoord echter schuldig blijven. Het is iets wat zeker onze aandacht verdient, maar ik heb in het korte tijdsbestek waarin ik actief ben in ieder geval voor deze aangelegenheid nog niet de kans gehad om de betrokkenen aan te spreken. Ik kan u daarom moeilijk of geen engagement geven, maar ik zal er in ieder geval op toezien dat er tussen nu en, zeg maar, een paar maanden, toch wel iets of wat meer duidelijkheid kan geschapen worden.

06.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik ben alleszins blij dat men zich bewust is van de problematiek, want dat is toch de eerste stap om er ook effectief iets aan te veranderen.

Het heeft vaak te maken met de manier waarop een website opgesteld is. Het is niet zo dat alle informatie stuk voor stuk moet omgezet worden in specifieke richtlijnen voor personen met een visuele handicap. Het heeft vooral te maken met de taal die men gebruikt en de manier waarop tabellen worden vertaald of op websites worden gezet. Het is eigenlijk een eenmalige ingreep die moet gebeuren en waardoor dan ook wijzigingen in de toekomst direct mee op dezelfde manier vertaald kunnen worden, zodanig dat die ook toegankelijk zijn voor mensen met een visuele handicap.

Mijnheer de staatssecretaris, het belangrijkste is inderdaad dat u zich bewust bent van de problematiek en zich engageert om daar op termijn werk van te maken. Ik zal deze aangelegenheid zeker verder blijven opvolgen.

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

07 Question de M. Jean-Marc Delizée au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services et produits postaux distribués dans les Points Poste" (n° 8768)

07 Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de postproducten en -diensten die in de PostPunten worden aangeboden" (nr. 8768)

07.01 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le ministre, monsieur le

la vue publique. La prise de conscience en est bien réelle, en ce qui me concerne et dans les entreprises publiques. Des sites internet faciles d'accès sont de nature à favoriser cette participation.

Le site web de la SNCB est retravaillé à intervalles réguliers. Mais y inclure une traduction destinée aux malvoyants requerrait un travail à la fois intense et long car ce site web fournit des informations très complexes. En outre, cela nécessiterait des certifications et des contacts avec la société civile.

Je suis tout à fait disposé à inciter encore une fois les entreprises publiques à s'atteler à cette tâche mais je ne suis pas encore en mesure de fixer un calendrier. Je présume que nous en saurons plus dans quelques mois.

06.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): La conscientisation est une première étape nécessaire mais non suffisante. Je me réjouis de l'engagement pris par le ministre de remobiliser tous les services et je précise qu'il n'est pas indispensable de traduire pour les besoins des malvoyants l'intégralité des informations ; il suffirait d'aménager le site web une fois pour toutes à leur intention.

07.01 Jean-Marc Delizée (PS):

président, chers collègues, quand on voit l'ordre du jour de cette commission, on peut mesurer le nombre de dossiers importants que vous devez gérer, monsieur le ministre. La Poste en est un, c'est une grande entreprise publique qui concerne 589 communes de notre pays et pratiquement toute sa population. Le 13 octobre dernier, lors de la dernière commission où votre prédécesseur était présent, nous avons tenu un mini-débat au cours duquel huit membres de la commission ont posé des questions sur les négociations en cours du quatrième contrat de gestion de La Poste, contrat qui n'a pas encore fait l'objet à ce jour d'une décision finale.

Nous avons eu ce débat car il y avait certaines questions dans le chef des responsables, des mandataires politiques et des inquiétudes chez les travailleurs et au sein de la population. Lors de ce débat malheureusement limité dans le temps malgré l'importance du sujet, M. Vande Lanotte nous a promis une réponse écrite à des points précis. Nous avons reçu cette réponse du ministre: "Ik zal mijn mensen vragen om dat te doen." Il avait demandé à ce que cela soit acté dans le compte rendu que j'ai relu avant de poser cette question. Nous allons poursuivre de toute façon ce débat très important sur cette entreprise publique. Les choses se sont sans doute éclaircies depuis le 13 octobre, même s'il reste quelques points obscurs. Nous continuerons à en discuter.

Nous savons maintenant que le réseau de bureaux se subdivise en bureaux de poste classiques, en haltes postales et en magasins postaux, en sachant que chaque commune du pays sera pourvue d'un point de service postal. Il reste tout de même un certain flou sur l'étendue de ces services puisque nous n'avons pas eu de réponse précise le 13 octobre et que nous n'avons pas reçu de note ultérieurement. Un des éléments dont la presse a fait état était une question de traduction en ce qui concerne les services proposés dans les bureaux de poste. Il semble qu'à l'époque, la version néerlandaise du contrat parlait d'au moins un assortiment de base, "minstens basisdienst" alors que la version française parlait d'un assortiment complet. On se demandait donc si on allait avoir droit aux mêmes services, quelle que soit la version du texte. Qu'en est-il de cette "controverse linguistique"? Le texte a-t-il été corrigé et dans quel sens?

D'un point de vue pratique, quels services vont-ils être rendus par les bureaux de poste d'une part, par les haltes postales au sujet desquelles le ministre a confirmé qu'elles ne représenteraient que 5% du réseau, c'est-à-dire 65 haltes pour l'ensemble du pays et d'autre part, par les magasins postaux, sachant que le débat a porté principalement sur les services financiers?

Plusieurs membres ont constaté que, dans les régions rurales ou même en périphérie de certaines villes, les banques suppriment les agences parce que celles-ci sont sans doute jugées non rentables et que La Poste reste le dernier endroit où des citoyens, qui ont ou non la possibilité de se déplacer, peuvent percevoir un traitement, une indemnité, une pension. Il y a eu un travail important pour diminuer le nombre de pensions versées à domicile pour des raisons de sécurité, et si on retire le service financier dans un bureau de poste dans lequel les pensionnés vont chercher leur pension ou effectuent des opérations financières, on risque de faire marche arrière par rapport à l'orientation qui a été suivie.

Op 13 oktober hield onze commissie een minidebat over het nieuwe beheerscontract van De Post, waarover enige ongerustheid was ontstaan. Minister Vande Lanotte heeft ons toen een schriftelijke toelichting bij een aantal punten beloofd, en ik zou vandaag willen zien hoe de zaken ervoor staan in dit dossier, dat wij op de voet blijven volgen.

Wij weten intussen dat het bestaande kantorennet onderverdeeld zal worden in klassieke postkantoren, posthaltes en postwinkels, en dat er in elke gemeente een zogenaamd postaal servicepunt komt, maar over het geheel genomen heerst er toch nog veel onduidelijkheid.

In de pers werd gewezen op een taalkundige controverse: in het beheerscontract was er in het Nederlands namelijk sprake van "ten minste het basisassortiment", maar in de Franse versie zou "het volledige assortiment" aangeboden worden.

Ik zou willen dat de parlementsleden over de definitieve versie van het beheerscontract konden beschikken, wat niet altijd het geval is.

Hoeveel betekenis moet er aan die taalkundige controverse gehecht worden?

Van welke diensten zullen de mensen in de postkantoren, in de posthaltes - die volgens de minister maar 5 procent van het hele netwerk zullen uitmaken - en in de postwinkels gebruik kunnen maken?

In sommige regio's blijft De Post het laatste financieel servicepunt voor vele personen, onder wie gepensioneerden. Men heeft echter alles in het werk gesteld om de pensioenen niet meer thuis uit te betalen om veiligheidsredenen.

Wat zegt het advies van het

Monsieur le ministre, je crois savoir que le conseil consultatif des services postaux a remis un avis. Quelles observations ou critiques éventuelles ont-elles été émises par les membres de ce conseil consultatif tel qu'il est prévu par la loi de 1991?

J'imagine que cela a été débattu avec les organisations syndicales, mais ces dernières vont-elles remettre un avis officiel avant décision définitive du gouvernement? Quel est le calendrier des opérations? Le contrat de gestion sera-t-il approuvé cette semaine par le gouvernement? Y a-t-il eu un avis préalable des organisations syndicales? Le cas échéant, comment cela est-il vécu à l'intérieur de l'entreprise?

Un autre point important est le plan d'implémentation par l'entreprise elle-même car le contrat de gestion donne des lignes directrices mais il n'entre pas dans l'opérationnel. On se rend donc compte qu'on définit des bureaux, des magasins ou des haltes mais encore faut-il savoir pendant combien de temps ces bureaux seront ouverts par semaine. Pour les haltes, six heures par semaine me paraît être une option tout à fait minimaliste. Si on réduit un service à six heures par semaine, on réduit finalement la raison d'être de cette halte.

Avez-vous des garanties internes, au plan opérationnel, sur le fait que ces services ne seront pas vraiment réduits à portion congrue?

Je terminerai en disant que votre prédécesseur nous a dit dans une de ses réponses, en parlant notamment des files d'attente: "De kwaliteit zal verbeteren". Si on diminue le temps d'ouverture, on risque d'avoir des files plus longues ou, en tout cas, un temps d'attente qui rendra le service peu attractif.

Le service va-t-il vers une qualité? Je l'espère mais je n'en suis pas convaincu. Nous serons vigilants pour qu'il aille dans cette direction mais je crains que la vigilance ne soit pas suffisante.

07.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Monsieur Delizée, je voudrais d'abord vous dire qu'il n'y a pas de controverse linguistique à cet égard. Comme la version néerlandophone a servi de base de discussion, de multiples modifications ont été apportées, et différents projets se sont succédé en un laps de temps réduit. J'ajoute qu'il est exact que les traducteurs ont oublié d'ajuster la définition de ce qu'est un bureau de poste. La version finale qui a été approuvée en Conseil des ministres le 14 octobre de cette année reprend la version correcte.

En ce qui concerne les définitions exactes, il me semble important de vous répéter ceci: quand on parle d'un point de service postal, il existe trois possibilités, à savoir un bureau de poste, une halte postale et un magasin postal.

Premièrement, par "bureau de poste", nous entendons un établissement exploité par La Poste qui propose à l'usager au moins l'assortiment de base. Je vous en parlerai plus loin.

Deuxièmement, par "halte postale", nous entendons un établissement ou tout autre point de contact avec l'usager, dans lequel du personnel de La Poste propose l'assortiment de base pendant un nombre limité

raadgevend comité van de postdiensten daarover?

Wat zeggen de vakorganisaties en wanneer zullen ze een advies uitbrengen?

Het beheercontract als dusdanig is niet operationeel. In welk implementatieplan wordt er in de praktijk voorzien?

Welke zijn de waarborgen voor de verbetering van de kwaliteit van de postdiensten?

07.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Het gaat hier helemaal niet om een taalkwestie. De Nederlandse versie heeft als basis voor de bespreking gediend. Door de talrijke aanpassingen zijn de vertalers de omschrijving van het begrip "postkantoor" vergeten bij te stellen. De definitieve versie, die door de ministerraad van 14 oktober werd goedgekeurd, bevat de juiste omschrijvingen.

Onder een "postaal servicepunt" verstaat men een postkantoor, een posthalte of een postwinkel. De eerste twee worden door De Post uitgebaat en bieden minstens de basisdiensten aan. De openingsuren van een posthalte zijn beperkt. Een postwinkel wordt door een derde persoon uitgebaat.

d'heures. Une halte postale peut être organisée dans un magasin postal.

Troisièmement, par "magasin postal", il faut comprendre un établissement exploité par un tiers, dans lequel celui-ci exécute les services publics dont La Poste lui a confié l'exécution au nom de - et pour le compte de - cette dernière. Ce tiers peut être un partenaire privé ou public.

J'en viens à la définition de l'assortiment de base. Nous parlons ici de la réception et de l'envoi de courriers et de colis postaux individuels faisant partie du service universel, à l'exception des envois avec valeur déclarée; de la conservation et de la remise d'envois recommandés et de colis postaux individuels relevant du service universel, et pour lesquels a été remis un avis de présentation à domicile infructueuse; de la vente de timbres-poste; de l'acceptation de versements pourvus d'une mention structurée pour le compte de La Poste ou d'autres institutions financières, limités à 300 euros; de la vente de timbres fiscaux et de timbres d'amende, ou encore de la présentation de services offerts par La Poste dans le cadre d'un nouveau système prévoyant d'autres modalités de paiement.

Finalement, par assortiment complet, nous parlons des services de l'assortiment de base, mais aussi de l'exécution des opérations relatives aux services bancaires de base; du paiement des mandats postaux nationaux; de la comptabilisation des fonds et titres des amendes routières; de la vente, du remboursement, du remplacement et de l'échange des permis de pêche; de la réception des versements en espèces sur un compte courant postal et de l'exécution des opérations de paiement à partir de ce compte et sur celui-ci, et de la réception des versements en espèces destinés à créditer un compte courant postal ou un compte auprès d'une autre institution financière.

La Poste garantit une présence postale en prévoyant au moins un bureau de poste dans chacune des 589 communes et en y affectant du personnel de La Poste en fonction des besoins des clients, notamment pour les heures d'ouverture.

En cas d'une faible utilisation par les clients et/ou d'un faible volume de transactions en matière de services publics clairement démontré et compte tenu des caractéristiques géographiques, une halte postale avec garantie d'une ouverture minimale au public de 6 heures par semaine peut, par dérogation à ce qui précède, être établie.

Le nombre de cas où cette halte postale constituerait l'unique point de service postal dans une commune – il est question de 589 communes fusionnées – ne peut dépasser 5% des communes. En outre, pas plus 60% de ce pourcentage ne peut être localisé dans la même région.

Dans au moins un bureau de poste ou une halte postale par commune, les services supplémentaires suivants seront mis à disposition, outre l'assortiment de base:

- la réception des versements en espèces destinés à créditer un compte courant postal ou un compte auprès d'une autre institution financière;
- le retrait d'argent cash d'un compte propre au guichet;
- le paiement des associations "P", et

Het basisassortiment behelst het ontvangen van stukpost en van individuele postcolli die deel uitmaken van de universele dienstverlening, de bewaring en het overhandigen van aangetekende brieven of van individuele postcolli die vruchteloos aan huis werden bezorgd, de verkoop van postzegels, de aanvaarding van stortingen tot 300 euro met een gestructureerde vermelding voor rekening van De Post of andere financiële instellingen, de verkoop van fiscale zegels en van boetezegels.

Het volledige assortiment omvat bovendien de basisbankdienst, de nationale postmandaten en de verkeersboetes, de visverloven, het ontvangen van stortingen in contant geld op een zichtrekening van De Post, de uitvoering van de betalingsverrichtingen en tenslotte het ontvangen van andere stortingen in contant geld.

De Post waarborgt de aanwezigheid van tenminste een postkantoor per gemeente. Bij laag gebruik kan het door een posthalte worden vervangen die tenminste zes uur per week moet open blijven. Dat mag in maximum 5 procent van de gemeenten waarvan maximaal 60 procent in hetzelfde Gewest mag liggen. In tenminste een postkantoor of – halte per gemeente zullen naast het basisassortiment bijkomende diensten worden aangeboden.

In een straal van 10 km rond elk postaal servicepunt dat het basisassortiment aanbiedt, moet er een kantoor gevestigd zijn dat alle diensten verzekert.

- la réception des bulletins de virement relatifs à des paiements à partir d'un compte personnel.

Les opérations bancaires de base sont comprises.

Pour chaque point de service postal offrant un assortiment de base, il existe un bureau de poste avec un assortiment complet à une distance maximale de 10 kilomètres par la route.

Il me semble que La Poste a été organisée de manière à répondre aux différents besoins.

07.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie pour cette réponse assez dense, que je ne manquerai pas de relire. Un premier avenant a-t-il été renégocié ultérieurement en vue de compléter l'approbation du contrat de gestion qui a eu lieu le 14 octobre 2005?

07.03 Jean-Marc Delizée (PS): Het beheerscontract werd dus op 14 oktober goedgekeurd. Werd er nog een aanhangsel opgesteld?

07.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Le 14 octobre 2005 était la date de notre Conseil des ministres, qui a repris les versions définitives des différentes définitions en français.

07.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Neen. Op 14 oktober heeft de ministerraad de correcte versie van de definities goedgekeurd.

07.05 Jean-Marc Delizée (PS): Il me semblait qu'un avenant avait été rédigé ultérieurement, mais ce n'est pas le cas. Il s'agit donc de la version définitive, de l'approbation de l'ensemble.

J'imagine, monsieur le président, que les membres de cette commission peuvent disposer de ce contrat de gestion et avoir connaissance de la version définitive. Les personnes ayant reçu des informations sur le dossier ont effectivement vu différentes versions circuler.

En ce qui concerne les services financiers, un élément de votre réponse n'est pas clair dans mon esprit: les services financiers sont-ils garantis dans au moins un point par commune ou dans un point par bureau? Il s'agit de minimum un bureau par commune mais il peut y en avoir plusieurs en fonction de différents éléments; aujourd'hui, il y en a davantage qu'un par commune.

Les quatre services que vous avez évoqués (réception des versements, retrait d'argent, paiement des assignations, réception des bulletins de virement) se retrouvent dans chaque bureau et pas uniquement dans chaque commune. En effet, il peut y avoir plusieurs bureaux par commune. En ce qui concerne les haltes, ces quatre services sont-ils également garantis dans les haltes, ne fût-ce que pendant un nombre d'heures minimal?

07.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Delizée, je vous ai répondu que les services supplémentaires seront mis à disposition dans au moins un bureau de poste ou une halte postale par commune.

07.07 Jean-Marc Delizée (PS): Dans un bureau de poste ou une halte par commune, même s'il y a plus de dix kilomètres entre le bureau et la halte?

07.08 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Effectivement, dans certaines régions, les distances sont grandes. Cela signifie que, dans l'ensemble des 589 communes, ces services supplémentaires seront mis à disposition.

07.09 Jean-Marc Delizée (PS): Si j'ai bien compris, dans le cas où la distance entre le bureau de poste et la halte/le magasin est supérieure à 10 kilomètres, ces services financiers ne sont pas garantis.

07.10 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Je vous répète qu'il existe un bureau de poste à assortiment complet à une distance maximale de 10 kilomètres par la route, ce qui signifie que, dans ce périmètre, il y a certainement un bureau de poste ou une halte où le public pourra effectuer les opérations bancaires.

07.11 Jean-Marc Delizée (PS): Je remercie encore M. le secrétaire d'Etat et je prends acte de sa réponse. Nous relirons tout cela attentivement et nous resterons vigilants sur le plan de l'implémentation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir de la ligne 165" (n° 8787)

08 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van lijn 165" (nr. 8787)

08.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, en février 2005, j'interrogeais votre prédécesseur sur les investissements à apporter à la ligne 165, dans le Sud-Luxembourg, en vue de sa réouverture au trafic passagers.

Il me répondait alors que la position de la SNCB était claire: les coûts d'une desserte Virton-Rodange-Arlon ne pouvant en aucun cas être couverts par une recette de voyageurs potentiels, la réouverture au trafic voyageurs ne pouvait être envisagée que moyennant des subsides spécifiques. La décision de la réouverture dépendait, selon lui, de l'accord avec le gouvernement luxembourgeois sur la prise en charge du déficit pour la SNCB que représenterait cette réouverture.

En mars dernier, suite à des déclarations de M. Lucien Lux, ministre des Transports du Grand-Duché du Luxembourg, aux autorités belges, j'interrogeais le ministre sur la proposition de ce dernier de faire circuler jusqu'à Virton, sur la ligne 165, les tout nouveaux trains à double étage des CFL, qui fonctionnent déjà depuis décembre entre Athus, Rodange et Luxembourg.

Le gouvernement grand-ducal souhaitait promouvoir le développement d'une offre ferroviaire de qualité entre Virton et Luxembourg dans une optique de grande région. Il se proposait de mettre son matériel roulant à disposition pour développer une telle offre ferroviaire transfrontalière. Il faut savoir que plus de 25.000 postes de travail sont occupés par des Belges au Grand-Duché du Luxembourg et qui habitent dans cette zone.

M. Vande Lanotte me disait qu'il soutenait l'idée d'une telle desserte,

08.01 Joseph Arens (cdH): In februari 2005 ondervroeg ik uw voorganger over de investeringen die vereist zijn om de lijn 165 in Zuid-Luxembourg opnieuw voor het reizigersvervoer open te stellen.

Hij antwoordde mij toen dat de kostprijs van die ingreep niet door de mogelijke inkomsten uit de kaartverkoop kon worden gedekt. De hervatting van het reizigersvervoer kon dan ook uitsluitend worden overwogen indien met de Luxemburgse regering een akkoord over het wegwerken van de bestaande tekorten werd bereikt.

In maart 2005 stelde de heer Lucien Lux, minister van Transport van het Groothertogdom Luxemburg, voor om de allernieuwste dubbeldektreinen van de CFL, die al sinds december tussen Athus, Rodange en Luxemburg werden ingezet, op lijn 165 tot Virton te laten rijden.

donc la réouverture de la ligne 165 au trafic voyageurs. Il me disait qu'une étude était en cours à ce sujet. M. le ministre disait à l'époque ne pas connaître les aspects techniques et financiers de cette réouverture, mais cette étude devait être terminée pour le mois de juin de cette année déjà.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous me faire savoir si, oui ou non, cette étude est terminée? Si elle l'est, est-il possible d'en connaître les résultats? Où en sont les discussions avec les membres du gouvernement luxembourgeois concernant la réouverture de cette ligne 165?

Op te merken valt dat meer dan 25 000 Belgen die in die streek woonachtig zijn, in het Groothertogdom Luxemburg werken.

De heer Vande Lanotte zei me dat hij zich bij dat voorstel kon aansluiten en dat een studie over die operatie tegen juni zou worden afgerond.

Werd die studie ondertussen uitgevoerd? Wat zijn de resultaten ervan? Hoe ver staan de besprekingen met de Luxemburgse regering?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Arens, le nouveau contrat de gestion entre la SNCB et l'Etat fédéral prévoit dans son article 31 que la SNCB étudie la faisabilité d'une série de relations transfrontalières, comportant notamment les relations de et vers Rodange et le Luxembourg.

Le but est de fournir au ministre un projet de desserte accompagné d'une étude socioéconomique potentielle coût/recettes. Cette étude devra mettre en évidence un éventuel déficit d'exploitation.

La réalisation effective du projet dépendra ensuite de l'acceptation de la prise en charge du déficit d'exploitation par l'Etat fédéral.

Les négociations tant au niveau d'exploitation qu'au niveau financier sont en cours entre la SNCB et les CFL afin de pouvoir remettre ce rapport pour la fin de l'année 2005 au gouvernement fédéral, tel que prévu dans le contrat de gestion.

La SNCB n'a pas entamé de négociations avec le gouvernement luxembourgeois. Les discussions ont lieu essentiellement avec les CFL. Ce dernier se charge d'informer son gouvernement si nécessaire. Les gouvernements belge et luxembourgeois se rencontrent deux fois par an. A chaque occasion, les progrès dans ce dossier sont examinés. Nous attendons les résultats de l'étude susmentionnée

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het nieuwe beheerscontract bepaalt dat de NMBS de haalbaarheid van een aantal grensoverschrijdende betrekkingen bestudeert, waaronder het voorbeeld dat u aanbelangt.

Die studie zal een eventueel exploitatietekort aan het licht moeten brengen.

De verwezenlijking van het project zal vervolgens afhangen van de tenlasteneming van het mogelijke tekort door de Belgische overheid.

Tussen de NMBS en de CFL zijn onderhandelingen aan de gang zodat de studie zo snel mogelijk kan worden afgerond.

De NMBS heeft geen onderhandelingen met de Luxemburgse regering aangevat. Deze aangelegenheid wordt vooral met de CFL besproken, die de Luxemburgse regering indien nodig op de hoogte brengt. De Belgische en Luxemburgse regeringen bespreken het dossier tweemaal per jaar. Momenteel wachten wij de resultaten van de voormelde studie af.

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

Néanmoins, je suis surpris car, à la suite des déclarations du ministre

08.03 Joseph Arens (cdH): Met zijn voorstel om lijn 165 te heropenen, nodigde de Luxemburgse minister Lucien Lux

luxembourgeois Lucien Lux, je pensais que les autorités belges prendraient contact avec lui pour négocier. En effet, il proposait de faire circuler sur cette ligne 165 des tout nouveaux trains à double étage des CFL, ce qui ne me dérange personnellement pas du tout. Nous connaissons partout des problèmes de mobilité et nous devons accepter toutes les propositions.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai encore une question. Si je vous ai bien compris, l'étude promise par votre prédécesseur pour le mois de juin n'est pas encore terminée aujourd'hui.

08.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: En ce qui concerne cette dernière question, il était prévu que cette étude serait finalisée avant la fin de l'année 2005. Nous disposons encore de quelques semaines pour respecter ces délais.

Par ailleurs, cette ligne ne me dérange pas non plus. La seule question qui se pose est de savoir qui va payer les différents montants nécessaires. On ne peut démarrer tant qu'on ne disposera pas d'une réponse complète à ces questions.

08.05 Joseph Arens (cdH): Nous sommes d'accord sur ce point. Mais étant donné les problèmes de mobilité que nous connaissons dans cette région, j'insiste pour que nous nous battions pour la réouverture de cette ligne. Si le gouvernement luxembourgeois fait des propositions, j'estime que le gouvernement belge doit en discuter avec lui pour faire évoluer ce dossier.

de Belgische overheid uit om te onderhandelen. Gelet op de mobiliteitsproblemen in de regio, zou ons land alle nieuwe voorstellen moeten aanvaarden.

Bevestigt u dat de studie die uw voorganger voor juni in het vooruitzicht stelde vandaag nog steeds niet klaar is?

08.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Die studie zou vóór eind dit jaar klaar zijn. Er resten ons dus nog enkele weken.

Ik ben niet tegen de heropening van die lijn gekant, maar eerst moet de financiële kant van de zaak worden geregeld.

08.05 Joseph Arens (cdH): Ik ben het daarmee eens, maar ik vind dat de Belgische regering zou moeten antwoorden op de voorstellen van de Luxemburgse regering en de besprekingen op grond daarvan zou moeten aanvatten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de herstructurering van De Post" (nr. 8804)

09 Question de Mme Marleen Govaerts au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la restructuration de La Poste" (n° 8804)

09.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de Deense Post, voor het merendeel nog in handen van de Deense overheid, is sinds kort aandeelhouder van de Belgische Post.

De Deense Post heeft de naam superefficiënt te zijn. In Denemarken moeten de consumenten echter extra betalen voor allerlei normale diensten van het postbedrijf. Naar verluidt zou De Post ook hier extra kosten willen aanrekenen naar het voorbeeld van Denemarken.

Zo waren onlangs de ondernemers in Denemarken woedend, omdat het tarief voor vroegtijdige postbedeling – dus vóór 10 00 uur – fors was gestegen.

Natuurlijk moet een postbedrijf rendabel blijven. Ieder jaar echter daalt door het internetverkeer het aantal brieven.

Daarom zou ik willen weten of De Post ook in België de tarieven zal

09.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): La Poste danoise, actionnaire de La Poste belge depuis peu, est réputée pour être l'un des services postaux les plus efficaces d'Europe, mais cette efficacité implique que les consommateurs danois doivent payer davantage pour toutes sortes de services postaux ordinaires. Le consommateur belge devra-t-il payer davantage lui aussi à la suite de la participation danoise dans notre entreprise postale?

verhogen. Welke kosten zullen er bijkomen? Welke bestaande kosten zullen verhogen?

Volgens de heer Johnny Thijs brengt het Deense aandeel geen productinnovatie, maar wel betere dienstverlening. Mijn vraag aan de heer staatssecretaris is of hij al weet wat het ons, gebruikers van De Post, zal kosten.

Volgens de heer Thijs is het partnerschap met de Deense Post de belangrijkste episode in de geschiedenis van het overheidsbedrijf. Het is de aanloop naar de vrije postmarkt en naar een beursgang binnen enkele jaren. Zal de gewone man de verandering door het aandeel van de Deense Post voelen? Zal er een betere dienstverlening zijn en tegen welke prijs?

09.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Govaerts, de Belgische Post houdt er hoe dan ook aan om, uiteraard, een kwaliteitsvolle, universele en ook een publieke dienst aan te bieden tegen een betaalbare prijs. Daarin zal als dusdanig met de nieuwe, strategische en financiële partner geen verschil worden gebracht.

De diensten omvatten uiteraard het wettelijk bepaalde pakket. De Post biedt op de door haar bepaalde uren de postdiensten aan, gaande van afhaling tot en met uitreiking van de poststukken vijf keer per week. Uiteraard is het niet de bedoeling om deze principes te wijzigen. Voor de consument is er dus minstens een status quo.

In de transactie met de Deense partner zijn daarover duidelijke afspraken gemaakt. Het reglementaire kader, onder andere met betrekking tot de kwaliteit van de dienstverlening en inzake de prijszetting van de producten en de diensten, geeft daartoe de nodige garanties. De duidelijke afspraken zijn dus ook op dat vlak zeker.

Het reglementaire kader, zoals België het definieert, hoeft, zoals u weet, niet noodzakelijk hetzelfde te zijn – dat is het ook niet – als het kader dat in andere landen bestaat. De inbreng van de nieuwe partner heeft op dat punt geen aanleiding gegeven tot een wijziging.

Indien De Post overweegt diensten aan te bieden, zal ze daarbij rekening moeten houden met het reglementaire kader dat werd vastgelegd. Het spreekt voor zich dat ik erover zal waken dat de principes inzake gegarandeerde, universele dienstverlening en inzake publieke dienstverlening zullen gerespecteerd blijven.

Wat uw vraag over de kostprijs voor de consument betreft, is het zo dat elke beheersovereenkomst een kader schept. De tarieven van De Post, bijvoorbeeld de prijs van een postzegel, zijn afhankelijk van de index, enerzijds, en van de mate waarin De Post erin slaagt om haar doelstellingen inzake een kwaliteitsvolle dienstverlening te bereiken, anderzijds. Op basis daarvan zijn die tarieven vastgelegd. Er is geen wijziging op dat vlak met de komst van de Denen.

09.03 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, als ik het goed begrijp kunnen er prijsverhogingen zijn, maar die hebben niets te maken met de Deense participatie in de Belgische Post. Ik had gehoopt dat de Denen alles efficiënter zouden willen maken waardoor er misschien een einde zou kunnen komen

09.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La Poste belge est tenue d'offrir un service public de qualité et universel à un prix abordable. La participation danoise n'y changera rien. Des accords clairs offrant les garanties nécessaires en ce qui concerne la fixation des prix ont été conclus avec La Poste danoise à ce sujet. Les prix doivent être fixés dans le cadre du contrat de gestion avec les autorités. Par conséquent, les tarifs sont déterminés d'une part par l'évolution de l'indice des prix à la consommation et d'autre part, en fonction de la réalisation par La Poste de ses objectifs de qualité.

09.03 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): La participation danoise n'aura donc aucune influence sur les prix au consommateur. C'est une bonne

aan de tewerkstellingspolitiek bij De Post. Tot nu toe werden relatief meer Franstaligen tewerkgesteld dan normaal verwacht zou worden op basis van het bevolkingsaantal. Misschien dat dit door de komst en de aanpak van de Denen kan worden aangepakt.

chose. Peut-être la suppression des distorsions dans la politique de l'emploi permettra-t-elle d'accroître l'efficacité. Je songe notamment à la surreprésentation des travailleurs francophones au regard de la part de la population qu'ils représentent.

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

10 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gevolgen van de nieuwe NMBS-dienstregeling van en naar Geraardsbergen" (nr. 8817)

10 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les conséquences du nouvel horaire de la liaison SNCB à destination de la ville de Grammont et au départ de celle-ci" (n° 8817)

10.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik wil eerst en vooral mijn excuses aanbieden. Het is immers niet mijn gewoonte strikt lokale problemen aan te kaarten via mondelinge vragen. Ik doe dat meestal via een schriftelijke vraag. Omdat de tijd echter dringt, doe ik het nu wel.

Een paar dagen geleden brak een spontane vakbondsactie uit van het treinpersoneel in Geraardsbergen. Aan de oorsprong ervan ligt het ongenoegen dat dit jaar de geplande dienstaanpassingen en de daarmee gepaard gaande raadpleging van de nieuwe beurtregeling veel later worden doorgevoerd. Er is zelfs nog geen ontwerp ter beschikking, terwijl dit wel het geval is in depot van Ath. Deze kwestie is nogal communautair gevoelig.

Er werd vastgesteld dat het depot van Geraardsbergen een dienst zal verliezen - de dienst naar Leuven -, en dit in het voordeel van Ath. Wat wellicht belangrijker is, is dat de verbinding Geraardsbergen-Edingen-Brussel-Leuven aanzienlijk verslechtert voor de reizigers van lijn 123, die op- en afstappen in Herne, Tollembeek, Galmaarden, Viane-Moerbeke en Geraardsbergen. Deze treinen worden nu in Edingen gesplitst, maar vanaf 11 of 12 december zal het gedeelte richting Geraardsbergen niet meer als eerste, maar als laatste vertrekken. Dit heeft tot gevolg dat de reisduur op lijn 123 naar Brussel vijf minuten langer zal zijn, terwijl deze naar Ath vijf minuten korter zal zijn. Dat betekent voor de pendelaars die op- en afstappen in bovengenoemde stations een verschil van tien minuten per dag.

Dit heeft ook gevolgen voor de schoolgaande jeugd die nu slechts vier minuten de tijd zullen hebben om zich van het station naar de scholen te begeven, wat tot problemen leidt. De schooldirecties hebben trouwens al een e-mail gestuurd naar de ombudsman van de NMBS waarin zij meedelen dat zij destijds de aanvangsuren van de scholen hebben afgestemd op de uren van de trein en nu halfweg het schooljaar plots worden geconfronteerd met het feit dat de vele leerlingen vanuit die gemeenten, niet meer tijdig op school zullen geraken.

Er zijn nog andere gevolgen voor het station van Geraardsbergen. De keertijd in het station wordt teruggeschroefd van 28 naar 18 minuten.

10.01 Guido De Padt (VLD): Le personnel de train de Grammont se plaint de ne pas encore disposer du projet de nouvel horaire, à l'inverse du personnel d'Ath. Le dépôt de Grammont perdrait en outre un service au profit de celui d'Ath.

Il me revient qu'une détérioration attendrait les voyageurs qui empruntent la liaison Grammont-Enghien-Bruxelles-Louvain sur la ligne 123. La durée du trajet vers Bruxelles sera augmentée de cinq minutes. Le changement d'horaire aura également des conséquences pour les écoliers qui n'arriveront plus à temps à l'école.

Le temps nécessaire pour faire faire demi-tour au convoi en gare de Grammont va être ramené de 28 à 18 minutes. En cas de retard, il n'y a donc plus de marge pour y remédier. Cette situation entraînera davantage de retards et un service réduit pour les voyageurs.

Du matériel ferroviaire différent, de type BREAK, sera également mis en service sur la ligne 90 Grammont-Alost, ce qui entraînera une augmentation de la durée de voyage en raison de la fermeture extrêmement lente des portes. Les BREAK présentent encore

Dat betekent dat er vooral tijdens de spitsuren op kortere tijd moet worden gekoppeld, ontkoppeld en uitgeweken. Nu kan men door deze ruime keertijd vertragingen opvangen, maar dat zal in de toekomst moeilijker gaan, met als gevolg meer vertraging en een verminderde service voor de reizigers.

Ten slotte zou er op de lijn 90 Geraardsbergen-Aalst ander treinmaterieel worden ingezet. Het gevolg daarvan zal zijn dat de reisduur zal moeten worden verlengd omwille van de zeer trage sluiting van de deuren inherent aan dit materieel. Ook dit zal tot bijkomende vertragingen leiden.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een aantal vragen. Ten eerste, kunt u bevestigen dat het depot Geraardsbergen een dienst naar Leuven zal verliezen in het voordeel van Ath? In bevestigend geval, wat ligt daarvan aan de basis? Ten tweede, klopt het dat de verbinding Geraardsbergen-Edingen-Brussel-Leuven aanzienlijk verslechtert voor de reizigers op lijn 123, zodat deze vanuit Edingen hun bestemmingen later zullen bereiken? In bevestigend geval, wat ligt daarvan aan de basis? Ten derde, klopt het dat ander treinmaterieel zal worden ingezet op lijn 90 Geraardsbergen-Aalst? In bevestigend geval, wat ligt daarvan aan de basis? Ten vierde, en niet het minst, kan een en ander nog worden bijgestuurd, al was het maar om aan de onvolkomenheden - tien minuten langere reisduur voor de pendelaars vanuit deze regio en het te laat aankomen van de leerlingen op school - te verhelpen?

10.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer De Padt, het is inderdaad zo dat in het kader van de optimalisering een prestatie minder wordt opgesteld in Geraardsbergen. Dat is evenzo het geval voor Ath. In het depot van Ath is er dus ook een prestatie minder die wordt opgesteld. Het aanpassen van de treindienst met onder meer omwisselen van de treingedeelten, staat volledig los van deze beslissing. De aanpassing van de reeksen laat toe om, in afwachting van geprogrammeerde aanwervingen, de ploegen te versterken in onder meer risicotreinen. Wat dat betreft is de communautaire balans dus ook in evenwicht.

Voorts is het belangrijk om op te merken dat het hier gaat om een tijdelijke maatregel. Als antwoord op uw tweede vraag kan ik dus zeggen dat het een tijdelijke maatregel is die alleen zal plaatshebben van december 2005 tot december 2006. De verbinding Geraardsbergen-Ath naar Leuven wordt beschouwd als een city rail en is dus onderworpen aan kwaliteitscriteria zoals samenstelling, regelmaat, bezetting en netheid van treinen en stations. Daarom wordt er met gerenoveerde klassieke motorstellen gereden in plaats van met de huidige breaks. Omdat deze klassieke stellen niet over een automatische koppeling beschikken is de koppeltijd bepaald in de dienstregeling niet meer voldoende. Daarom heeft de directie Treinen er sterk op aangedrongen bij de directie Reizigers en de directie Netwerk om de koppelingstijd met twee minuten te verhogen, zodat de bestuurders op een veilige manier de koppelingsbewerking kunnen uitvoeren. De vertrektijden behouden en de rittijdverhoging richting Brussel en Leuven doorvoeren, was technisch niet haalbaar in het schema zoals dat vandaag bestaat, op de lijn 94, noch op de verbinding Brussel-Noord-Zuid. Op te merken valt dat de rittijd naar Ath niet korter wordt. Ten slotte – maar dat weet u – is de kortste reisweg voor een reiziger van Geraardsbergen naar Brussel nog

d'autres désagréments qui les rendent moins aptes à une utilisation comme omnibus ou train L.

Toutes ces informations préoccupantes sont-elles exactes? Des aménagements sont-ils encore envisageables?

10.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Il est exact que le dépôt de Grammont perd une liaison mais c'est également le cas pour la ville d'Ath. L'adaptation du service ferroviaire n'a rien à voir avec cette décision.

En ce qui concerne la ligne 123, il s'agit d'une mesure provisoire qui sera appliquée de décembre 2005 à décembre 2006. La ligne Grammont-Louvain est considérée comme une ligne "city rail" et sera dès lors pourvue d'automotrices classiques rénovées au lieu des BREAKS actuels. Etant donné que ces voitures classiques ne disposent pas d'une liaison automatique, la direction Trains a insisté auprès de la direction Voyageurs et de la direction Réseau pour que le temps de liaison soit relevé de deux minutes. Il n'était pas possible techniquement de maintenir les heures de départ actuelles tout en réalisant l'augmentation du temps de parcours en direction de Bruxelles et de Louvain. Le trajet le plus court de Grammont à

steeds via Denderleeuw, want die bedraagt 39 minuten in de brede piek. Via Edingen bedraagt de reistijd 53 minuten.

Bruxelles passe par ailleurs par Denderleeuw et non par Enghien.

De verbinding Geraardsbergen-Aalst zal inderdaad met breaks gereden worden. Het inzetten van gerenoveerde klassieke motorstellen op de lijn naar Leuven houdt in dat deze klassieke motorstellen van andere treinverbindingen, onder andere Geraardsbergen-Aalst, moeten weggetrokken worden, terwijl de vrijgekomen breaks van de verbinding Geraardsbergen-Leuven er in de plaats komen aangezien de NMBS geen motorstellen op overschot heeft. Belangrijk is hierbij ook dat op deze manier de kennis van de breaks voor het bestuurdersdepot van Geraardsbergen behouden blijft in het licht van toekomstige veranderingen in de treindienst. Op te merken valt dat de breaks initieel aangekocht zijn om de omnibusdiensten te verzekeren, zodat er zich in principe weinig problemen qua dienstregeling kunnen stellen. Bovendien is voorzien dat de deuren van de breaks aangepast worden zodat ze sneller kunnen sluiten. Er is dus geen reisduurverlenging gepland.

La liaison Grammont-Alost sera assurée par des BREAKS. Ces voitures ont initialement été acquises pour assurer les liaisons omnibus et aucun problème ne devrait dès lors se poser en ce qui concerne les horaires. Par ailleurs, les portes de ces voitures sont adaptées pour une fermeture plus rapide. Il n'est dès lors pas prévu de prolonger la durée du trajet.

Uw vierde en laatste vraag betrof of er wordt bijgestuurd. Er werd technisch gekozen voor de minst slechtste oplossing, kunnen wij zeggen. Ik zal dan ook de NMBS vragen te onderzoeken of er alsnog verbeteringen gevonden kunnen worden zodat een deel van die lange tijdelijke periode van 1 jaar toch nog kan verbeteren.

Techniquement, il a été opté pour la moins mauvaise des solutions. Je demanderai à la SNCB d'examiner la possibilité d'encore modifier la situation, de manière à réduire le délai temporaire d'un an.

10.03 Guido De Padt (VLD): Ik dank u, mijnheer de staatssecretaris, vooral voor uw laatste aanbod: dat u dat toch verder gaat laten onderzoeken. Het gaat toch, voor mensen die vanuit bepaalde stations vertrekken, over een uur dat men per week langer op die trein doorbrengt. Men tracht altijd die wachttijden te verkorten. Hier gaat het om een ander geval.

10.03 Guido De Padt (VLD): Je suis heureux d'entendre que la question va encore être examinée. Car, en définitive, il s'agit tout de même d'une heure de trajet par semaine et d'un problème de ponctualité pour des milliers d'écoliers qui se rendent à Grammont.

Ik wil u nog eens wijzen op de specifieke problemen voor de schoolgaande jeugd. Het gaat over duizenden scholieren. Er gaan ongeveer 5.000 kinderen in Geraardsbergen naar de diverse scholen. Die komen niet allemaal uit dezelfde streek maar ik meen toch dat er een duizendtal kinderen bij betrokken zal zijn, dat iedere dag vanaf 11 december te laat op school zal zijn. Ook voor de directies van die scholen zal dat toch voor wat problemen zorgen bij het uitstippelen van de uurschema's van hun leraars.

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

11 Question de M. Éric Massin au secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le vieillissement du personnel de la SNCB" (n° 8865)

11 Vraag van de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de veroudering van het NMBS-personeel" (nr. 8865)

Le **président:** La question n° 8876 de Mme Camille Dieu – qui était originellement jointe à la question n° 8865 de M. Eric Massin – a été reportée à la demande de son auteur.

11.01 Eric Massin (PS): De toute manière, je crois savoir qu'elle n'avait pas exactement le même objet, ma question concernant un problème bien particulier de la SNCB.

11.01 Eric Massin (PS): Uit een onderzoek naar de leeftijd van het NMBS-personeel blijkt dat het personeel alsmaar ouder wordt.

Monsieur le ministre, après un bref examen de la distribution du personnel en fonction de l'âge au sein de la SNCB, on constate un important vieillissement du personnel, un constat qui ne date pas d'hier. Cette tendance s'exprime avec une certaine acuité dans certains districts, notamment le district sud-ouest, c'est-à-dire la région de Tournai, Mons et Charleroi, plus particulièrement encore dans l'atelier Bascoup, un atelier dépendant de la SNCB et que j'ai pris en exemple, même si le phénomène est général.

Une comparaison de la pyramide des âges du district sud-ouest avec celle de l'ensemble du personnel de la SNCB fait apparaître un nombre nettement inférieur d'agents dans les tranches d'âge de 20 à 42 ans pour le district sud-ouest et un taux beaucoup plus important d'agents dans les tranches d'âge de 44 à 49 ans, notamment pour l'exemple que j'ai choisi. Les prochaines années s'annoncent donc cruciales pour assurer la relève et ce plus particulièrement dans les fonctions de base des cheminots. Je pense particulièrement aux agents de triage, aux chargeurs, aux agents de maintenance.

Le vieillissement et le manque de personnel jeune impliquent de facto un accroissement de la charge de travail pour le personnel existant. Pourriez-vous me renseigner sur les dispositions qui seront prises par la SNCB pour pallier cette situation? Des procédures de recrutement sont-elles envisagées? Dans l'affirmative, pour quels postes et quelles affectations géographiques? Dans le cas contraire, cela participe-t-il d'une volonté de privilégier la sous-traitance?

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Massin, bien évidemment, la SNCB Holding est parfaitement consciente de la situation du personnel au sein du groupe SNCB ainsi que de l'évolution naturelle des effectifs pour les années à venir. Les recrutements sont fixés qualitativement et quantitativement en fonction pour une part de l'évolution des besoins déterminés dans les plans d'entreprise et pour une autre part des départs naturels du personnel. En outre, la SNCB Holding intègre dans ses prévisions les répercussions engendrées par les formations, souvent longues, auxquelles les nouveaux recrutés sont soumis avant d'être opérationnels.

Actuellement, différents recrutements sont en cours: personnel de conduite et d'accompagnement des trains, personnel technique, de maintenance, de vente. Je vous assure que ces recrutements sont bien en cours. Ils sont répartis sur le réseau en fonction des vacances d'emploi existantes ou se profilant à court terme.

Je pense ainsi avoir répondu en quelques phrases à votre question.

Il est important que vous sachiez que les différents recrutements sont bel et bien en cours.

11.03 Eric Massin (PS): Monsieur le secrétaire d'Etat, si je comprends bien, la SNCB n'a pas l'intention d'opter pour une sous-traitance.

En outre, je peux comprendre que le recrutement nécessite un certain

Deze tendens doet zich vooral in bepaalde districten voor, waaronder het district zuid-west (regio Doornik, Bergen en Charleroi, en meer in het bijzonder nog in de werkplaats te Bascoup).

In vergelijking met de rest van het NMBS-personeel telt dit district minder personeelsleden tussen 20 en 42 jaar en meer tussen 44 en 49. De komende jaren zijn van cruciaal belang, en dan vooral voor de lagere functies (rangeerders, laders, onderhoudspersoneel).

De vergrijzing en het gebrek aan jonge personeelsleden brengen een stijging van de werklust mee. Welke maatregelen worden door de NMBS getroffen om die situatie te verhelpen? Worden rekruteringsprocedures in het vooruitzicht gesteld en, indien ja, voor welke arbeidsplaatsen en welke geografische bestemmingen? Indien neen, is men van plan voor toelevering te kiezen?

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De NMBS Holding is zich wel degelijk bewust van de personeelssituatie en van de evolutie van het personeelsbestand in de komende jaren. De wervingen zijn afhankelijk van de behoeften van de bedrijfsplannen en van de natuurlijke afvloeiingen. In haar prognoses neemt de NMBS ook de gevolgen op van de vaak lange opleidingen van de nieuwe personeelsleden.

Nu zijn verschillende aanwervingen aan de gang: treinbestuurders en begeleiders, technisch, onderhouds- en verkooppersoneel.

11.03 Eric Massin (PS): Als ik het goed begrijp, is de NMBS niet van plan om activiteiten uit te besteden. Ik kan begrijpen dat de indienstneming en de opleiding

temps tout comme d'ailleurs les périodes de formation.

Cependant, je tiens, par votre intermédiaire, à attirer l'attention de la SNCB sur le fait que, dans le cas du district sud-ouest, la situation pourrait devenir préoccupante à terme.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

enige tijd in beslag nemen, maar ik vestig er de aandacht van de NMBS op dat de situatie in het district zuid-west zorgwekkend zou kunnen worden.

12 Questions jointes de

- M. Eric Massin au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les agressions sur diverses lignes de la SNCB, en particulier celle entre Bruxelles et Charleroi" (n° 8875)

- M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les mesures de sécurité renforcées sur la ligne ferroviaire Charleroi-Bruxelles" (n° 8900)

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Eric Massin aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de agressie op diverse NMBS-lijnen, met name op de lijn Brussel-Charleroi" (nr. 8875)

- de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de uitbreiding van de veiligheidsmaatregelen op de spoorlijn Charleroi-Brussel" (nr. 8900)

12.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, M. Chastel a joint une question à la mienne, puisque nous sommes tous deux sensibles à cette ligne. Il y a quelques jours, nous avons pris connaissance d'un énième acte de violence commis contre un agent de la SNCB sur la ligne 124 reliant Charleroi à Bruxelles. Ce n'est pas la première fois que pareil incident se produit sur cette ligne. Il y a fort à parier que ce ne sera pas la dernière, même si j'espère évidemment que nous nous dirigerons vers une forte diminution de ces incidents.

12.01 Eric Massin (PS): Enkele dagen geleden vernamen we dat een personeelslid van de NMBS op lijn 124 Charleroi-Brussel het slachtoffer werd van de zoveelste geweldpleging op rij. Dat is niet de eerste en, zo valt te vrezen, wellicht ook niet de laatste keer!

Une enquête récente de l'Université de Gand menée auprès de 800 usagers des transports a fait état d'un sentiment d'insécurité chez huit personnes sur dix, tandis que près d'un utilisateur sur cinq - ce qui est relativement important - a déjà été victime d'une agression. Concernant la surveillance des points sensibles des gares en matière d'agressions et de vandalisme, il semble que le plan Malaga en soit à son ultime phase d'étude. Une cinquantaine de bâtiments devraient être concernés par la vidéo-surveillance. Mais il n'en demeure pas moins que la sécurité sur plusieurs lignes reste préoccupante: Bruxelles-Anvers, Bruxelles-Gand et Bruxelles-Namur sont signalées comme des lignes rouges, avec 21 agressions au premier semestre 2005; quant à la ligne Bruxelles-Charleroi, elle tient le pompon, puisqu'elle est définie comme une ligne noire, avec plus de 50 agressions durant la même période!

Monsieur le secrétaire d'Etat, pourriez-vous me renseigner sur les mesures urgentes et concrètes que la SNCB compte prendre afin de sécuriser les lignes à plus haut risque d'agressions?

Ensuite, en ce qui concerne la ligne 124, puisque seule une accompagnatrice était présente pour assumer le service dans l'ensemble des wagons à double étage, la présence systématique de deux agents par train considéré à risque n'est-elle pas envisageable? De même, ne faudrait-il pas penser à remplacer les voitures à double étage, en raison de la fréquentation en fin de journée?

Uit een onderzoek van de Gentse Universiteit blijkt dat acht personen op tien zich onveilig voelen en dat bijna een reiziger op vijf al het slachtoffer werd van agressie! Wat de videobewaking van de "gevoelige punten" in de stations betreft, zou het Malagaplan zijn laatste studiefase zijn ingegaan. Een vijftigtal gebouwen zou in aanmerking komen. De veiligheid op een aantal lijnen blijft echter zorgwekkend: Brussel-Antwerpen, Brussel-Gent en Brussel-Namen staan als rode lijnen bekend, met 21 agressies in het eerste semester van 2005 en Brussel-Charleroi als een zwarte lijn, met meer dan 50 agressies in diezelfde periode!

Welke dringende en concrete maatregelen plant de NMBS om de veiligheid op die lijnen te

Je suppose ce que vous allez me répondre, puisque j'ai déjà vu les réponses dans la presse. La SNCB semble, en effet, avoir réagi très promptement. Elle a ainsi proposé que deux agents soient présents dans les trains, d'une part, et, de l'autre, que l'on remplace les voitures à double étage par des voitures simples pour le dernier train, comme c'était le cas auparavant.

Une réponse ayant déjà été apportée par la SNCB, j'espère qu'elle sera de nature à faire très largement diminuer le nombre d'agressions sur cette ligne.

verbeteren?

Op lijn 124 was voor alle dubbeldekrijtuigen slechts één treinbegeleidster aanwezig; is het niet mogelijk twee personeelsleden per trein in te zetten? Is het niet aangewezen de dubbeldekrijtuigen 's avonds door gewone rijtuigen te vervangen?

Ik las al een aantal antwoorden in de pers. De NMBS heeft voorgesteld per trein twee personeelsleden in te zetten en voor de laatste trein de dubbeldekrijtuigen door gewone rijtuigen te vervangen, zoals vroeger het geval was. Ik hoop dat die maatregelen het aantal agressies op die lijn fors zullen kunnen terugdringen.

12.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, effectivement, ces derniers jours, la presse a fait état d'un certain nombre d'initiatives. Visiblement, les syndicats et la direction de la SNCB sont, pour une fois, tombés rapidement d'accord sur les différentes mesures à prendre concernant la délicate question de la sécurité de tous ceux qui utilisent le train, en particulier des accompagnateurs de train de la ligne Charleroi-Bruxelles. Ces mesures sont de nature à limiter à l'avenir les risques d'agression. Elles me semblent plutôt positives, même si elles ne répondent que partiellement aux demandes du personnel de façon générale.

J'aurais voulu obtenir de plus amples précisions sur les décisions qui ont été arrêtées et dont la mise en œuvre est déjà effective et sur celles qui sont envisagées pour le futur. On évoque aussi le recrutement d'agents supplémentaires pour renforcer le contrôle sur les lignes, notamment la possibilité de doubler les effectifs d'accompagnateurs sur diverses lignes.

J'aurais voulu connaître les modalités de recrutement et le laps de temps qui nous sépare de la mise en œuvre de ces dispositions. Par ailleurs, au-delà du chiffre cité en regard du nombre d'agressions commises sur les accompagnateurs de trains, notamment sur la ligne Charleroi-Bruxelles, la SNCB se base-t-elle sur d'autres critères objectifs pour déterminer que telle ou telle ligne, en particulier celle-là, constituent des trajets dits dangereux.

12.02 Olivier Chastel (MR): De afgelopen dagen werd er in de pers effectief gewag gemaakt van een aantal initiatieven. De vakbonden en de top van de NMBS zijn het eens geworden over maatregelen met het oog op de veiligheid van diegenen die gebruik maken van de trein, en met name van de treinbegeleiders op de lijn Brussel-Charleroi. Dat lijkt alvast positief, ook al komen die maatregelen maar gedeeltelijk tegemoet aan de eisen van het personeel.

Kan u nadere toelichting verschaffen bij de reeds genomen of nog in de pijplijn zittende beslissingen? Er is sprake van de rekrutering van extra controleurs of treinbegeleiders op diverse lijnen.

Volgens welke modaliteiten zullen die nieuwe mensen in dienst genomen worden, en wanneer zullen die maatregelen handen en voeten krijgen? Hanteert de NMBS nog andere objectieve criteria, naast het aantal gevallen van agressie tegen treinbegeleiders, om een lijn al dan niet als gevaarlijk aan te merken?

12.03 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Monsieur Chastel, premièrement, je voudrais vous dire que la SNCB est très consciente de la situation à la suite des incidents que nous avons connus. Il y a dix jours, la SNCB a organisé une conférence intitulée "Mobilis", à laquelle vous étiez également convié pendant 2 ou 3 jours. Une demi-journée a été consacrée au thème de la sécurité.

Deuxièmement, le lendemain, j'ai adressé une lettre personnelle à l'accompagnatrice, victime de l'accident dont vous parlez. J'ai ainsi voulu exprimer ma solidarité avec tous les cheminots confrontés à des actes aussi déplorables lors de l'exécution de leur fonction. Il était honnête et modeste de procéder de la sorte.

Depuis quand plusieurs mesures urgentes et concrètes ont-elles été prises en vue de protéger les lignes à risque contre l'agression? Il a été convenu, avec les délégués des organisations de personnel représentant le personnel d'accompagnement des trains, de prendre les mesures suivantes visant surtout à augmenter le sentiment de sécurité parmi le personnel et les clients.

Depuis le 9 novembre dernier, le trajet de Charleroi à Anvers (départ à 21.07 heures) et le trajet retour (départ d'Anvers à 23.20 heures et arrivée à Charleroi à 01.35 heures) sont assurés en semaine par une automotrice double au lieu des voitures M6 à deux niveaux.

A partir du 11 décembre prochain, le trajet de Charleroi à Anvers (départ à 05.24 heures) et le trajet retour (départ d'Anvers à 07.04 heures) sont assurés le week-end par une automotrice double ou quadruple, au lieu de ces voitures M6 à deux niveaux.

L'étude en vue d'examiner la possibilité de prévoir également le week-end un autre matériel pour le trajet de Charleroi à Anvers (départ à 21.24 heures) et le retour (départ d'Anvers à 23.04 heures), assurés actuellement par des trains composés de voitures M6, est poursuivie.

Voilà les éléments de réponse que je puis apporter pour ce qui concerne la poursuite du plan d'action de sécurisation des lignes 124, Bruxelles-Charleroi, et 96, Bruxelles-Mons, le service "corporate security" et la demande de mise en œuvre d'un plan d'action pour la ligne 25.

La mise en place de ce plan d'action de sécurité, au niveau spécifique de la ligne 124, se traduit par le renforcement d'agents du service de sécurité des chemins de fer à bord de ces liaisons ferroviaires qualifiées de sensibles et par une présence stratégique des agents précités dans les gares de Bruxelles-Midi, Charleroi-Sud, Braine-l'Alleud et Nivelles, afin d'assurer une couverture sécuritaire optimale durant les heures de circulation des trains susmentionnés.

En ce qui concerne le personnel d'accompagnement des trains et le fait de prévoir un deuxième accompagnateur sur les premiers et derniers trains à risque du jour, avec l'effectif actuel disponible, le système sera appliqué à partir du 11 décembre prochain.

Quant au recrutement, je puis déjà vous dire que 16 accompagnateurs de trains ETB sont prévus en recrutement externe en vue de l'extension des brigades spéciales de contrôle, et 98 gardes, en recrutement interne, en tant que personnel

12.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De NMBS is zich bewust van het probleem.

Tien dagen gelden organiseerde de NMBS conferentie "Mobilis". Een halve conferentiedag was aan het thema "veiligheid" gewijd.

Daags na het incident waarvan sprake heb ik de treinbegeleidster die het slachtoffer was van het incident een persoonlijke brief gestuurd om mijn solidariteit te betuigen met alle spoorweg-beambten die met dergelijke daden geconfronteerd worden.

Met de afgevaardigden van de treinbegeleiders werd afgesproken om de volgende maatregelen te treffen teneinde het veiligheidsgevoel bij het treinpersoneel en de klanten te verhogen: sinds 9 november wordt er 's avonds in de week op het traject Charleroi-Antwerpen (vertrek om 21.07 uur) en op de terugweg (vertrek vanuit Antwerpen om 23.20 uur) een tweeledig motorstel ingezet in plaats van de M6-dubbeldekrijtuigen. Vanaf 11 december zal er in het weekend 's morgens (vertrek om 05.24 uur) en op de terugweg (vertrek om 07.04 uur) op dat baanvak gereden worden met een tweeledig of vierledig motorstel in plaats van met M6-rijtuigen. Tevens wordt de mogelijkheid onderzocht om in het weekend 's avonds ander materieel dan de huidige M6-rijtuigen in te zetten op dat traject (vertrek om 21.24 uur) en op de terugweg (vertrek om 23.04 uur).

Het actieplan voor een betere beveiliging van de lijnen 124 en 96 wordt voortgezet, en er komt ook een actieplan voor lijn 25. Er zullen meer ambtenaren van de veiligheidsdienst van de spoorwegen worden ingezet op de "moeilijke" verbindingen op lijn 124, en tijdens de uren waarop die treinen rijden, zal er voor een strategische aanwezigheid van

supplémentaire pour la couverture systématique des trains à risque par un deuxième agent.

En ce qui concerne ces 98 gardes, dans un premier temps, monsieur Chastel, un examen interne accessible à tous les agents du Groupe SNCB sera organisé. Les modalités pratiques de cet examen ont été approuvées ce 9 novembre par les instances paritaires, ce qui permettra d'informer le personnel de cette opportunité dans les tout prochains jours. La sélection démarrera dans le courant du mois de janvier 2006. Parallèlement à cette procédure, le recrutement externe sera relancé dès le début de l'année prochaine.

En ce qui concerne la deuxième question de M. Chastel sur les critères de sensibilité, ces critères d'une ligne sont extraits du plan de sécurité établi annuellement par le service du Groupe SNCB compétent en matière de sécurité.

Ces critères se fondent sur les paramètres suivants:

- les communications au central d'appel de certains délits, comme les agressions physiques et verbales, les vols, les dégradations, etc;
- le nombre de constatations d'irrégularités dans le chef de certains voyageurs: absence de titre de transport ou titre de transport irrégulier rédigé par les accompagnateurs de trains;
- les statistiques relatives aux agressions verbales et physiques gérées par le service compétent au sein de la SNCB Holding sur base des formulaires d'information, post-agression, complétés par les membres du personnel du groupe SNCB agressés.

Tous ces éléments indiquent que la ligne 124 doit être qualifiée de sensible. Les instances compétentes en matière de sécurité ont été amenées à prendre des mesures, dont notamment la mise en place d'un plan d'action de sécurité spécifique pour cette ligne qui se traduit par le renforcement des agents du service de sécurité. Comme je vous l'ai dit, une présence stratégique des agents précités est également organisée dans les gares de Bruxelles-Midi, Charleroi-Sud, Braine-l'Alleud et Nivelles afin d'assurer une couverture sécuritaire optimale, certainement pendant les heures de circulation des trains.

veiligheidsmensen gezorgd worden in de stations van Brussel-Zuid, Charleroi-Zuid, Eigenbrakel en Nijvel.

Vanaf 11 december zal een regeling ingaan waarbij in een tweede treinbegeleider voorzien wordt in de eerste en laatste risicotrein van de dag.

Om de speciale controlebrigades uit te breiden zullen er begin volgend jaar 16 treinbegeleiders (voltijdse equivalenten) in dienst genomen worden; intern worden er 98 bewakers aangetrokken om systematisch een tweede man te kunnen inzetten in risicotreinen. De praktische modaliteiten zijn onlangs goedgekeurd, en in januari 2006 zal van start gegaan worden met de indienstneming.

De criteria volgens welke een lijn al dan niet als "moeilijke" lijn aangemerkt wordt, staan vervat in het veiligheidsplan dat jaarlijks door de daartoe bevoegde dienst van de NMBS-groep wordt opgesteld. Die criteria stelen op parameters zoals de oproepen naar de centrale meldkamer, het aantal vaststellingen van onregelmatigheden bij reizigers en de statistieken over "verbale en fysieke agressie". Op grond van die criteria kan lijn 124 bestempeld worden als een "moeilijke" lijn, wat de bevoegde instanties ertoe moet nopen specifieke maatregelen te treffen.

12.04 Olivier Chastel (MR): Je remercie M. le ministre pour sa réponse complète, à la fois sur les mesures prises depuis le 9 novembre 2005 que sur celles qui seront prises dans le courant du mois de décembre. Il me semble effectivement que toutes ces dispositions sont de nature à améliorer la maîtrise de l'aspect sécurité à bord des trains.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de 60/40-verhouding in het goederenvervoer" (nr. 8879)

13 Question de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la clé de répartition 60/40 dans le

transport de marchandises" (n° 8879)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de aanleiding voor mijn vraag is eigenlijk uw antwoord op een interpellatie van de heer Roel Deseyn van een week geleden. Die vraag handelde over de verdeling van de werklust binnen de NMBS.

In een werknota, die werd verspreid door het depot Kortrijk, staat dat er een alternatief zal komen dat even rendabel is als het huidige voorstel van Quincampoix. Zij stellen dat uw antwoord te kort doet aan de complexiteit van het goederenvervoer. U zei toen dat Quincampoix-Duinkerken met 8 voltijdse equivalenten kon, maar dat er 16 voltijds equivalenten nodig zijn als het depot Kortrijk zou worden ingeschakeld. Met hoeveel bestuurders een goederenas wordt bediend, hangt eigenlijk van verschillende factoren af en is eigenlijk een kwestie van interne organisatie. Met wat het depot Kortrijk nu weet, beweren zij dat ook zij met 8 of zelfs met 6 bestuurders uit Kortrijk operationeel kunnen zijn op de verbinding naar Duinkerken.

Mijnheer de staatssecretaris, het is geenszins mijn bedoeling uw objectiviteit in twijfel te trekken maar ik weet niet hoe een toewijzing van dergelijke opdrachten gebeurt. Bij mij rijst de vraag of het depot Kortrijk wel de mogelijkheid heeft gekregen om een voorstel uit te werken of te onderhandelen. Op de interpellatie van collega Deseyn antwoordde u dat de nieuwe dienstregeling van december 2005 weinig verandering inhield ten opzichte van de werkbelasting van december 2004. Het depot Kortrijk verklaart uitdrukkelijk als reactie op uw antwoord in een nota dat dit niet klopt. In 2004 heeft het depot Kortrijk de bediening van een SNCF-locomotief aangeleerd en daardoor werden een aantal nieuwe treinritten gewonnen. Het goederenverkeer is echter een variabel gegeven en beurtregelingen in het goederenverkeer zijn vatbaar voor wijzigingen in het lopende werkjaar.

In juni 2005 zijn een aantal nieuwe treinen opnieuw weggevoerd naar de collega's in Wallonië en de Franse spoorwegen. De Franse spoorwegmaatschappij gaat met deze treinen nu ook uitslapen in Antwerpen. Het is voor mij dan ook belangrijk het eindresultaat te bekijken en vast te kunnen stellen hoe het zit met de 60/40-verhouding. Om die reden heb ik een aantal korte vragen. Hoeveel beurtregelingen heeft het depot Kortrijk de laatste vijf jaar verloren aan Wallonië en de SNCF? Heeft het depot Kortrijk compensaties gekregen? Hoe wordt de verdeelsleutel, zijnde 60 voor Vlaanderen en 40 voor Wallonië, naar personeel, werkverdeling en budget in het goederenverkeer gegarandeerd?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Groote, u vraagt naar de bottom line. Ik kan u alvast zeggen dat de werkbelasting in Kortrijk op basis van de beurtregelingen tussen 2002 en 2006, nagenoeg onveranderd is gebleven. Dat moet u al voldoende zekerheid bieden.

De 60/40-verdeelsleutel, waarnaar u verwijst, wordt door de federale overheid bepaald voor de lokaliseerbare investeringen tussen het Waals en het Vlaams Gewest. Er bestaat geen specifieke sleutel voor het goederenverkeer.

13.01 Patrick De Groote (N-VA): Selon une note de travail émanant du dépôt de Courtrai, une solution de remplacement aussi rentable que l'actuelle proposition de Quincampoix sera mise en place. L'on indique que la réponse à une précédente interpellation de M. Deseyn évacue la complexité du transport de marchandises. Le secrétaire d'État a répliqué qu'il faudrait deux fois plus de personnel si le dépôt de Courtrai était intégré, alors qu'il s'agit en fait d'une question d'organisation interne.

Je me demande si le dépôt de Courtrai a bien eu la possibilité de formuler une proposition. Le secrétaire d'État a répondu à M. Deseyn que l'horaire de 2005 est à peu près identique à celui de 2004, ce qu'on conteste à Courtrai. En effet, les roulements en matière de transport de marchandises sont toujours susceptibles d'être modifiés en cours d'année.

Combien de roulements le dépôt de Courtrai a-t-il perdus au cours des cinq dernières années au bénéfice de la Wallonie et de la SNCB? Le dépôt a-t-il bénéficié de compensations?

Comment la clé de répartition, à savoir 60 pour la Flandre et 40 pour la Wallonie, est-elle garantie pour le transport de marchandises en ce qui concerne le personnel, la répartition du travail et les budgets?

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Au dépôt de Courtrai, la charge de travail restera inchangée de 2002 à 2006. La clé de répartition 60/40 est celle fixée par le gouvernement fédéral pour les investissements localisables en Région flamande et en Région wallonne. Aucune clé de répartition spécifique n'est fixée pour la circulation des

Het goederenverkeer is meer dan ooit onderhevig aan concurrentie. Er gelden in eerste instantie logischerwijs economische wetten. Bij het opstellen van de beurtregeling wordt eerst gezocht naar de meest economische uitwerking, zowel inzake gebruik van locomotieven als inzake het gebruik van besturingspersoneel. De aard van de goederentrafiëk laat weinig ruimte om tegen dezelfde kosten personeelsdiensten te verschuiven van het ene depot naar het andere.

Indien er vermindering van werkbelasting in een depot is, dan heeft dat te maken met de continue verhoging van de productiviteit van de bestuurdersdiensten, alsmede een verschuiving van goederenfluxen, onderhevig aan de economische realiteit en aan internationale afspraken met andere operatoren. In ieder geval, de werkbelasting in Kortrijk is tot en met 2006 onveranderd gebleven.

marchandises.

La circulation des marchandises est plus que jamais soumise à la concurrence. Pour l'établissement des horaires, les facteurs économiques sont prépondérants, en ce qui concerne l'utilisation tant des locomotives que du personnel de conduite. La nature du trafic des marchandises ne permet pour ainsi dire pas de reporter les services de personnel vers un autre dépôt au même coût.

Si la charge de travail se réduisait quand même, cette diminution serait due à l'augmentation de la productivité des conducteurs et à un glissement des flux de transport de marchandises qui sont tributaires de la réalité économique et des accords internationaux.

13.03 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een werknoot van de treinbestuurders. Een aantal uitlatingen daaruit stemt mij toch tot nadenken. Er staat bijvoorbeeld dat de hogere ambtenaren van de NMBS politiek zijn aangesteld en duidelijk de Waalse en Franstalige kaart trekken. Dat is iets wat leeft bij die mensen. Ik denk dat er communicatiestoornissen zijn.

Voorts staat in de nota dat zij telkens worden benadeeld door de trafiëk met mondjesmaat te verminderen en dat op een bepaalde dag onherroepelijk zal worden gesneden in het personeelsbestand van het depot in Kortrijk. Dat is waarschijnlijk hun grote vrees. De regio Kortrijk heeft inzake tewerkstelling bij de NMBS al zwaar ingeleverd. Dit wordt zeer subtiel voortgezet. Ik denk dat het bij die mensen behoorlijk diep zit.

Zij vermelden in de nota ook iets wat ze van internet hebben geplukt. Een Brits-Franse samenwerking heeft zopas een licentie gekregen om op het SNCF-net te rijden. Een van de doelstellingen is de verbinding Calais-Tourcoijn. Tourcoijn heeft geen infrastructuur om treinen als eindstation te ontvangen. Dit zal ongetwijfeld betekenen dat men doorrijdt naar Zeebrugge of Antwerpen. Men stelt zich de vraag of men opnieuw treinen zal verliezen aan vreemde operatoren.

Dit zijn slechts een aantal reacties die uit de basis komen en die erop wijzen dat er communicatiestoornissen zijn en alleszins een grote onrust bij de treinbestuurders van dat depot. Ik hoop alsnog dat u een initiatief neemt om deze onrust weg te nemen en met de betrokken partijen, de lokale verantwoordelijken, de bestuurders en instructeurs, aan tafel gaat zitten. Ik denk immers dat er een groot ongenoegen bij die mensen leeft, die u met objectieve gegevens kunt weerleggen.

13.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: U mag hun gerust de gegevens van mijn antwoord overmaken.

13.03 Patrick De Groote (N-VA): J'ai sous les yeux une note de travail des conducteurs de train qui s'inquiètent de ce que les fonctionnaires supérieurs de la SNCB soient nommés par le biais politique et, selon ces mêmes conducteurs, octroient systématiquement plus de missions à la Wallonie. Ils craignent que cette situation débouche sur des licenciements. Ils redoutent également les opérateurs étrangers.

Cette situation témoigne de problèmes de communication et l'inquiétude semble très grande. J'espère que le Secrétaire d'État prendra des initiatives pour se concerter avec les parties concernées afin que les mécontentements soient autant que possible dissipés.

13.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur De Groote

U citeert evenwel uit een document dat mij niet bekend is. Als u daar een kopie van zou kunnen laten maken, zullen we dat uiteraard met plezier inkijken.

Nogmaals, ik denk dat de officiële communicatie hier de belangrijkste is. De officiële communicatie in dat verband, dat kan ik u verzekeren, is dat tot 2006 de werkbelasting van Kortrijk onveranderd zal blijven.

pourrait peut-être transmettre ma réponse aux conducteurs de train inquiets. Il cite un document qui m'est inconnu et que j'aimerais consulter. Dans la communication officielle, il est précisé que la charge de travail au dépôt de Courtrai restera inchangée jusqu'en 2006.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de l'arrêt 'le Campinaire' à Farciennes" (n° 8901)

14 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van de stopplaats 'le Campinaire' te Farciennes" (nr 8901)

14.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, malgré un avis négatif rendu par le Comité consultatif des usagers, la décision est tombée par rapport à l'arrêt du Campinaire à Farciennes. Je sais que c'est un problème assez local mais il est assez révélateur de la manière avec laquelle la SNCB considère le Comité consultatif des usagers dont on peut se demander aujourd'hui quelle est encore, sinon l'influence, le rôle quand on voit le peu de prix qui est accordé à ses prises de position. Ce Comité peut avancer un certain nombre d'arguments convaincants, il se heurte visiblement, à la SNCB, à un mur d'indifférence. Il est en effet troublant de constater qu'à condition de définir les coûts de réhabilitation, de transformation et de gestion, la SNCB puisse évacuer toutes les autres questions sans prendre en compte non seulement les retombées possibles pour l'ensemble de la région mais aussi pour la SNCB elle-même.

Dans le domaine, autant vous dire que sans halte sur ce genre de ligne, il n'y aura bientôt plus de clients et qu'en supprimant la halte du Campinaire, ce sont les cheminots eux-mêmes qui sont pénalisés parce que bon nombre d'entre eux – et ce sera le cas à partir du 11 décembre puisqu'on nous annonce la fermeture à cette date – se retrouveront à plus de trente minutes de marche de leur lieu de travail.

Au-delà de cela, je me pose un certain nombre de questions concernant la fermeture de plus en plus fréquente de haltes ferroviaires autour de Charleroi.

Monsieur le ministre, j'aurais voulu vous entendre sur cette question en particulier. Cette halte du Campinaire avait fait l'objet d'une pétition des usagers quant à son maintien. J'étais intervenu auprès du ministre Vande Lanotte à l'époque de cette pétition et il semble effectivement que la SNCB n'en ait pas plus tenu compte que de l'avis du Comité consultatif des usagers.

Est-il possible que la SNCB revoie sa position ou, à tout le moins, recule la date de fermeture de cette halte, comme le demande l'avis 05/36 du Comité consultatif des usagers?

14.01 Olivier Chastel (MR): Er werd beslist om de stopplaats Le Campinaire op 11 december te sluiten, ondanks het negatieve advies dat door het Raadgevend Comité van de gebruikers van de NMBS werd uitgebracht. De vraag rijst dan ook welke rol dat Comité nu eigenlijk speelt en hoeveel invloed het daadwerkelijk uitoefent.

De NMBS voert vernieuwings-, verbouwings- en zelfs gewoon beheerskosten aan als voorwendsel om alle overige vragen aan de kant te schuiven – onder andere wat de nadelige gevolgen voor de streek en de NMBS zelf betreft! Maar als die stopplaats wegvalt, verdwijnen ook de klanten en met hen de inkomsten!

Ik heb tevens bedenkingen bij het feit dat steeds vaker stopplaatsen in de omgeving van Charleroi worden afgeschaft.

Voor die stopplaats hadden de treinreizigers een petitie ingediend. De NMBS hield er even weinig rekening mee als met het advies van het Raadgevend Comité.

Kan de NMBS haar standpunt herzien of de geplande sluitingsdatum van de stopplaats

uitstellen?

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Chastel, ma réponse ne pourra pas entrer dans les détails: il n'est pas encore possible de savoir si la fermeture de la halte du Campinaire sera postposée en juin 2006. La SNCB étudie actuellement la possibilité de ce report, en fonction du début des travaux. En ce qui concerne l'influence du Comité consultatif des usagers, comme vous le savez, je ne suis pas directement compétent. En tout cas, la coopération entre la SNCB et le Comité consultatif des usagers s'est grandement améliorée pendant l'année écoulée. Mais à nouveau, je ne peux pas vous répondre concrètement au sujet d'un éventuel délai pour la date de fermeture. Dès que j'aurai une réponse, je vous la communiquerai.

14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Nu kan nog niet worden uitgemaakt of sluiting van de stopplaats Campinaire tot juni 2006 wordt uitgesteld. De NMBS onderzoekt momenteel die mogelijkheid. Van zodra ik over een antwoord beschik, zal ik het u bezorgen.

Ik ben niet rechtstreeks bevoegd voor het Raadgevend Comité van de Gebruikers. In elk geval is de samenwerking tussen de NMBS en het Raadgevend Comité van de Gebruikers het voorbije jaar geleidelijk verbeterd.

14.03 Olivier Chastel (MR): Je remercie le ministre pour sa réponse tout en lui rappelant que dans quatre semaines, le 11 décembre, il sera trop tard. J'apprendrai probablement alors que cette halte sera définitivement fermée.

14.03 Olivier Chastel (MR): Op 11 december zal het te laat zijn. Ik zal dan allicht vernemen dat die stopplaats definitief wordt afgeschaft.

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

15 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le plan Malaga de la SNCB" (n° 8922)

15 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het Malaga-plan van de NMBS" (nr. 8922)

15.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons appris par la presse l'existence de ce plan qui consiste à équiper les gares qui, selon les statistiques, engendrent, à tort ou à raison, le sentiment d'insécurité le plus important. Une fois encore, on vient de l'évoquer avec mon collègue Massin, la ligne Charleroi-Bruxelles est particulièrement concernée.

15.01 Olivier Chastel (MR): Aan het Malagaplan, dat ertoe strekt de stations waar het onveiligheidsgevoel het grootst is met videocamera's uit te rusten, zou een prijskaartje van zo'n 10 miljoen euro hangen.

On évoque un montant de 10 millions d'euros pour le plan Malaga. J'aurais aimé obtenir de plus amples précisions, connaître les gares concernées, le mode de répartition du budget, les critères d'attribution des moyens techniques aux gares et points d'arrêt touchés par ces mesures, les modalités d'acquisition du matériel par la SNCB.

Welke stations komen daarvoor in aanmerking, hoe zal dat bedrag worden verdeeld, op grond waarvan zullen de technische middelen worden toegewezen en volgens welke procedure zal de NMBS het materieel aankopen?

Par ailleurs, en ce qui concerne le traitement des données vidéo, quelles dispositions la SNCB compte-t-elle prendre en matière de protection de la vie privée? Quel avenir sera réservé aux bandes vidéo? Qui sera habilité à les visionner? Quelle fonction sera attribuée à ces personnes? Pouvez-vous nous détailler les aspects déontologiques relatifs à cette pratique?

Welke maatregelen zal de NMBS nemen met het oog op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer? Wat zal met de video-opnames gebeuren? Wie wordt gemachtigd ze te bekijken? Welke functie krijgen die personen? Wat met de

Je sais également qu'il est question de mettre à la disposition du public un numéro d'appel d'urgence. Comment la SNCB compte-t-elle réagir aux appels non justifiés inhérents à ce genre d'initiative? Quels sont les moyens humains qui seront dévolus à cette tâche? Quelles

règles éthiques seront appliquées?

15.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur Chastel, le nombre de gares concernées par le projet s'élève à 51. Je ne vais pas les citer l'une à la suite de l'autre; si vous le souhaitez, je vous remettrai une copie de la liste en ma possession.

En ce qui concerne les critères d'attribution, ils ont été fixés en fonction du nombre de voyageurs qui embarquent au départ de l'une de ces 51 gares. Les actes délictueux recensés sur plusieurs années font état d'agressions physiques ou verbales, de vols, de dégradations, etc.

En ce qui concerne le mode de répartition du budget, les gares visées seront pourvues en équipement de télésurveillance, dans un ordre établi selon des priorités attribuées en fonction des critères évoqués et aussi de la possibilité technique d'augmenter les modalités d'exploitation des équipements de surveillance déjà en place dans certaines gares. En fonction des critères techniques établis par le service compétent de la division du holding SNCB en charge du gardiennage et de la sécurité, le service ICT du holding SNCB procédera sous peu au choix d'une firme conformément aux prescriptions légales relatives aux passations des marchés.

En ce qui concerne la disposition relative à la protection de la vie privée, je peux vous assurer que le groupe SNCB est tenu de se conformer aux prescriptions légales en cette matière (loi du 8 décembre 1992), notamment en déclarant le système de télésurveillance aux instances compétentes du ministère de l'Intérieur, en décrivant les modalités de son fonctionnement, en nommant une personne responsable au sein de la SNCB en charge de la sécurité et en indiquant au public que les installations dans lesquelles il pénètre font l'objet d'une surveillance électronique (pictogramme). Les bandes seront conservées pendant une période 7 jours et ne pourront être visionnées ou exploitées qu'à la requête expresse de l'autorité judiciaire.

En ce qui concerne les comportements visés, deux types de caméras de surveillance seront utilisés: des caméras de surveillance globale ne produisant que des images d'ambiance générale de l'endroit sécurisé et des caméras plus perfectionnées permettant l'identification de un ou plusieurs auteurs de faits délictueux.

Quelles sont les personnes habilitées en matière de formation, de suivi et de déontologie? Les personnes affectées à la surveillance électronique sont des membres du service interne de gardiennage du holding SNCB. A cet effet, ils sont recrutés, suivent les formations prévues et sont susceptibles de faire l'objet de contrôles, voire de sanctions, conformément aux prescriptions édictées dans la loi du 10

deontologische aspecten?

Er zou een noodnummer ter beschikking van de reizigers worden gesteld. Hoe zal de NMBS reageren op ongegronde oproepen? Hoeveel personeel zal daarvoor worden ingezet? Welke ethische regels zullen worden gehanteerd?

15.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Die maatregel heeft betrekking op 51 stations.

De toewijzingscriteria werden vastgesteld op grond van het aantal reizigers en het aantal misdrijven dat over een periode van verscheidene jaren werden geregistreerd. De stations zullen van camera's worden voorzien in een welbepaalde volgorde, aan de hand van prioriteiten die zullen worden vastgesteld op grond van die criteria, alsook van de technische mogelijkheid om de exploitatie van de al bestaande bewakingsvoorzieningen uit te breiden.

De NMBS zal binnenkort een contract sluiten met een firma, overeenkomstig de wettelijke voorschriften met betrekking tot de gunning van overheidscontracten. De NMBS-groep is verplicht zich aan de wetbepalingen op het stuk van de bescherming van de privacy te conformeren.

De filmopnames zullen gedurende zeven dagen worden bewaard en kunnen enkel op verzoek van de gerechtelijke overheden worden gebruikt. Er zullen enkel camera's voor totaalbewaking worden gebruikt waarop enkel sfeerbeelden te zien zijn, alsook camera's die identificaties mogelijk maken.

De personen die voor de elektronische bewaking zullen instaan, zijn leden van de interne bewakingsdiensten van de NMBS-holding. Zij zullen de nodige opleidingen volgen en zullen aan

avril 1990 sur la sécurité privée et particulière.

Enfin, en ce qui concerne le numéro d'appel, dans la mesure du possible, les appels non justifiés pourront faire l'objet de poursuites judiciaires. Une permanence est assurée 24 heures sur 24 au central d'appel du "Corporate Security Service" par du personnel appartenant au service de sécurité des chemins de fer Securail, du holding SNCB. Ces membres sont des agents assermentés, tenus de suivre la formation prévue en vertu de l'arrêté ministériel du 14 septembre 2004. Ils sont, de ce fait, soumis aux règles de déontologie propres à cette fonction.

controles kunnen worden onderworpen overeenkomstig de bepalingen van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

In de mate van het mogelijke worden gerechtelijke stappen ondernomen tegen valse oproepen naar het noodnummer. De permanentie, 24 uur op 24, wordt verzekerd door het veiligheidspersoneel van Securail, dat beëdigd is en specifieke gedragsregels moet naleven.

15.03 Olivier Chastel (MR): Je remercie monsieur le secrétaire d'Etat pour sa réponse complète. Toutefois, quand tout ce qui est prévu concernant les caméras et équipements d'enregistrement sera-t-il opérationnel, au-delà de la liste des gares concernées?

15.03 Olivier Chastel (MR): Wanneer treedt dat systeem in werking?

15.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: C'est une autre question. 51 gares sont concernées, dès lors ce n'est pas pour aujourd'hui ou pour demain. Mais nous avancerons progressivement et on peut envisager la finalisation de ce projet dans les quatre à cinq ans. C'est un délai normal, compte tenu des différences dans le matériel d'enregistrement, sans oublier les études en cours, je pense notamment à la loi sur la protection de la vie privée.

15.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Binnen vier à vijf jaar staat het project volledig op punt.

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

16 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du dernier tronçon wallon de la ligne de chemin de fer 86" (n° 8923)

16 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het laatste Waalse baanvak van spoorlijn 86" (nr. 8923)

16.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai appris, la semaine dernière, que les derniers kilomètres de la ligne 86 qui aboutissent au cœur d'une société, la firme Rosier spécialisée dans la fabrication d'engrais, allaient être fermés.

Cette ligne, quoique très courte, aurait pu apparaître comme performante. Malheureusement, elle n'a pas eu la chance de bénéficier de l'aide nécessaire à son entretien et elle cessera définitivement d'être utilisée fin de cette année, à savoir le 31 décembre 2005.

Cet événement pourrait paraître anecdotique – je sais que vous n'êtes pas le ministre de la Mobilité – mais il constitue une preuve supplémentaire d'un manque flagrant de vision globale en matière de mobilité.

La société déclare devoir transporter, au départ de son usine, 700.000 tonnes de fret par an. Dès le début de l'an prochain, cette opération se fera inéluctablement par la route. Vous en conviendrez,

16.01 Olivier Chastel (MR): De laatste kilometers van lijn 86, die uitkwamen bij een meststoffenbedrijf en waarop volgens de directie van het bedrijf jaarlijks zo'n 700.000 ton vracht vervoerd werd, zullen op 31 december 2005 buiten dienst gesteld worden. Deze lijn kwam helaas niet in aanmerking voor de steun die nodig was voor het onderhoud ervan. Het is het zoveelste bewijs van het flagrante gebrek aan een totaalvisie op mobiliteit.

Wat is uw standpunt?

cela va totalement à l'encontre de tout ce que préconise une politique rationnelle de mobilité, et notamment la diminution du nombre de camions sur nos routes. Une fois de plus, force est de constater que certaines décisions sont en contradiction totale avec ce genre d'idéal mais continuent à être prises en dépit des conséquences désastreuses qu'elles peuvent induire.

16.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Monsieur le président, monsieur Chastel, vous savez pertinemment que le transport de marchandises s'opère dans un contexte de marché libéralisé et que la Commission européenne veille scrupuleusement à ce qu'aucun subside ne vienne perturber les règles de ce marché.

Le système ferroviaire n'offre pas de réponse technique et économique valable pour les transports à courte distance en wagons isolés. Une subvention au transport peut aisément être interprétée comme un subside direct à une entreprise, d'autant plus dans un cas comme celui de la ligne 86, où seule une firme bénéficierait de l'aide. C'est le cas des Engrais Rosier à Frasnes dont le trafic a décliné au fil des ans, malgré les efforts de B-Cargo en matière de prix de transport.

En ce qui concerne les investissements en infrastructure, vous savez qu'il faut procéder à des arbitrages. Aussi, il faut comprendre que, dans la région qui vous est chère, la préférence aille au renouvellement des freins de voies à Monceau, à l'aménagement des voies de Ronet ou au désenclavement des carrières de l'Entre Sambre et Meuse. En effet, il s'agit d'installations qui permettent de conserver ou d'acquérir pour le rail des milliers de wagons par mois alors que le potentiel objectif maximum de la ligne 86 n'atteint pas le dixième du chiffre cité dans la question.

A titre d'information, le trafic de la ligne 86 et des Engrais Rosier a évolué comme suit au cours des dernières années.

En 1996, on parlait de 25.700 tonnes transportées, en 2000 de 16.300 tonnes, en 2004 de 20.300 tonnes. Cette année, pour les dix premiers mois, on cite le chiffre de 13.200 tonnes. Ces trafics sont à l'évidence insuffisants pour justifier le maintien en exploitation d'une ligne entière au profit d'un seul client. La décision a été prise par la SNCB.

16.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je n'ai pas de commentaire.

16.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: In een context waarin de markt vrijgemaakt wordt en waarin Europa elke staatssubsidie afwijst die de werking van de markt zou verstoren, biedt het spoorstelsel geen geldige oplossing voor het vervoer over korte afstanden met afzonderlijke wagons, en dit noch op technisch, noch op economisch vlak. Een vervoersubsidie kan immers zeer gemakkelijk worden opgevat als een rechtstreekse subsidie aan een onderneming, in het bijzonder voor de lijn 86 en de Engrais Rosier in Frasnes waarvan het verkeer jaar in jaar uit daalde.

Wat de investeringen in infrastructuur betreft, moeten arbitrages in acht worden genomen en in het Gewest koos men voor de hernieuwing van de spoorrechten in Monceau, de aanleg van de sporen te Roncet of de ontsluiting van de steengroeven in de regio Entre Sambre et Meuse. Door die installaties kunnen maandelijks duizenden wagons worden behouden of verworven terwijl het objectieve maximumpotentieel van lijn 86 niet een tiende van het in uw vraag genoemde cijfer bedraagt.

Ter informatie, in 1996 werd via lijn 86 25.700 ton vervoerd, in 2000 16.300 ton, in 2004 20.300 ton en gedurende de eerste tien maanden van 2005 ongeveer 13.200 ton. In het licht van de hoeveelheid vervoerde goederen is het ongerechtvaardigd om die lijn in bedrijf te houden voor een enkele klant. De NMBS heeft beslist om de lijn te sluiten.

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

17 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de financiering van het Diabolo-project" (nr. 8944)

17 Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le financement du projet Diabolo" (n° 8944)

17.01 **Carl Devlies** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, bij de behandeling van andere vragen die hier deze namiddag gesteld zijn, hebt u reeds gesproken over de financiering van spoorinvesteringen. Zo heb ik vernomen dat voor de lijn Brussel-Luxemburg afgestapt wordt van de PPS-formule. Mijn vraag gaat over de financiering van het Diabolo-project, dat wel op basis van PPS wordt uitgewerkt.

Ik meen niet dat het nodig is te wijzen op het belang van het Diabolo-project voor de luchthaven van Zaventem en voor de tewerkstellingszone in Diegem, voor de mobiliteit in Vlaams-Brabant in het algemeen, alsook voor het rentabiliseren van de investeringen in de Bocht van Nossegem en de verbindingen tussen Leuven en de luchthaven van Zaventem. Het is dan ook van het grootste belang dat dit project zo snel mogelijk gerealiseerd kan worden.

Nu is de vraag of de gekozen formule van PPS geen oorzaak zal zijn van vertraging bij de start van het project, alsook van hogere kosten. Waarom? Daar de investeringen in spoorinfrastructuur moeilijk een klassiek economisch rendement kunnen bieden, is het evident dat de privé-partner zal aansturen op een financiering van het project waarbij hij een gegarandeerde opbrengst bekomt. Uiteindelijk zal dat gewoonweg neerkomen op een lening, waarop wel een belangrijke intrest moet betaald worden, een intrest die waarschijnlijk hoger zal liggen dan die welke verschuldigd is voor klassieke leningen van de NMBS of van de overheid.

Wellicht zijn er alternatieve mogelijkheden beschikbaar, zoals die welke gehanteerd zijn voor de investeringen in de hst, waarbij de NMBS zelf een aantal leningen afsloot en uiteindelijk, na verloop van de investeringsperiode, de Belgische Staat die leningen heeft geïntegreerd in zijn eigen budget. Dat zou bijvoorbeeld ertoe kunnen leiden dat de investeringen sneller van start kunnen gaan. Die procedure zal veel sneller verlopen dan de PPS-procedure en zal vermoedelijk ook een lagere kostprijs hebben, want u zult toch geconfronteerd worden met de hogere rentevoeten die van toepassing zijn op investeringen in een PPS-formule.

Mijn vraag is nu: wat is uw opinie daarover en wat is de stand van zaken?

17.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, het Diabolo-project en de Liefkenshoektunnel zullen via PPS worden gerealiseerd. Een essentieel element in die formules, mijnheer Devlies, wordt ook vereist door de boekhoudregels die Eurostat hanteert: de privé-sector moet een belangrijk deel van de risico's dragen. Er kan dus geen sprake zijn van gegarandeerd rendement. Ik zou trouwens niet weten wie dat rendement zou moeten garanderen, want als dat de overheid zou zijn, spreken we uiteraard nog nauwelijks of niet meer over privaatsamenwerking.

17.01 **Carl Devlies** (CD&V): Le projet Diabolo est aussi important pour le désenclavement de l'aéroport de Zaventem que le tunnel de la Liefkenshoekspoort pour le désenclavement du port d'Anvers. Il semble que l'on optera pour un partenariat public-privé (PPP) pour financer de tels projets. Ce choix pourrait ralentir considérablement l'ensemble du projet. Je crains en outre que le coût ne soit supérieur, car un investisseur privé demande toujours une garantie de bénéfices. Dans les faits, l'apport du secteur privé s'apparente alors à un emprunt coûteux, bien plus coûteux qu'un emprunt public normal.

Pour réaliser rapidement ces projets d'infrastructure urgents, je préconise donc plutôt d'appliquer la méthode utilisée pour le TGV: des emprunts SNCB à des taux avantageux. Cela permettrait non seulement de gagner du temps mais encore de comprimer les coûts. Qu'en pense le secrétaire d'État?

17.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: La balance penche effectivement en faveur du PPP. Les règles comptables d'Eurostat sont très claires: il ne peut en aucun cas y avoir de garantie de bénéfices pour le partenaire privé, sans quoi il s'agirait tout simplement de financement public.

De private partner zal dus in elk geval het bouwrisico moeten dragen. De infrastructuur zal tegen een vooraf bepaalde all inprijs geleverd worden. Bovendien zal men een beschikbaarheidsrisico en gedeeltelijk een vraagrisico op zich moeten nemen. Het is daarom niet correct om de PPS-formule gelijk te stellen met een veel te dure lening. De financiering zal deels gebeuren met risicokapitaal van private partners, logischerwijze, en deels via gestructureerde leningen. Er wordt naar gestreefd de kostprijs maximaal te drukken door een aparte aanbesteding van het financieringsstuk en van het bouwluik, waardoor de mededinging op Europees vlak in ieder geval maximaal benut wordt. Het gemiddelde rendement dat de markt vraagt is momenteel nog niet gekend, vermits de aanbestedingsprocedure nog in uitvoering is.

Het is eveneens onjuist dat alleen de federale overheid deze kosten zal dragen. Voor het Diaboloproject zal een significant deel van de inkomsten komen van de gebruikers van de infrastructuur, te weten de reizigers van en naar de luchthaven, waarbij de pendelaars vrijgesteld worden. Voor de Liefkenshoektunnel is gepland dat het Vlaams Gewest een deel van de financiële lasten zal dragen.

Als u de vraag stelt of er een PPS in het leven kan worden geroepen waarbij toch sprake zou kunnen zijn van een gegarandeerd rendement, dan spreken we logischerwijze niet meer over een PPS, maar over overheidsfinanciering de facto.

17.03 Carl Devlies (CD&V): De staatssecretaris heeft me wel wat meer woorden in de mond gelegd dan ik uitgesproken heb. Ik ga daar niet op reageren.

Mijnheer de staatssecretaris, ik veronderstel dat u verder gaat met deze procedure. U hebt er wel geen timing aan verbonden. Het zou wel interessant zijn deze timing te kennen. Ik hoop dat op het moment waarop het project concreet wordt, u een kostprijsvergelijking zult maken tussen de PPS-formule, enerzijds, en de klassieke formule, anderzijds.

U hebt gesproken over financieringen. Die financieringen zouden door de private sector gebeuren. Deze financieringen zijn hoe dan ook meestal aan een hogere kostprijs dan de klassieke financieringen die door de Belgische Staat of door de NMBS worden aangegaan. Het zou dus interessant zijn om toch die vergelijking in kostprijs te maken.

Indien mogelijk had ik graag ook iets gehoord over de planning.

17.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, voor de planning is het zo dat zowel Diabolo als de Liefkenshoektunnel in principe tegen einde 2010 gefinaliseerd zullen zijn of zouden moeten zijn. Daar hebt u dus reeds een indicatie van timing.

De discussie gaat over PPS tegenover overheidsfinanciering. Het gaat niet alleen over de hoogte van de financiering of de kostprijs ervan. Het gaat ook over de timing, op budgettair vlak en dergelijke meer. Daarom is er voor deze formule gekozen.

Le partenaire privé prendra au moins le risque inhérent à la construction – il doit fournir l'infrastructure au prix fixé préalablement – ainsi qu'un risque de disponibilité et même un risque partiel en matière de demande. Le PPP ne constitue donc pas un emprunt coûteux. Le financement s'effectuera en partie par du capital à risque de partenaires privés et par des emprunts structurés. Afin de réduire les frais, le dossier est ouvert à la concurrence européenne et cette adjudication est toujours en cours.

Il est également faux de dire que le fédéral supportera les frais. Pour le projet Diabolo, une part significative des recettes sera générée par le transport de passagers en provenance de l'aéroport et à destination de celui-ci, les navetteurs étant exonérés. Pour le Liefkenshoektunnel, la Région flamande supportera une partie des charges financières.

17.03 Carl Devlies (CD&V): J'espère qu'il sera procédé en temps opportun à une comparaison du coût du PPP et de la formule classique. Le ministre peut-il avancer un calendrier?

Un financement privé est généralement plus onéreux qu'un financement par l'État ou par la SNCB. Il faut faire un choix.

17.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Les deux projets devront être finalisés pour la fin 2010.

La discussion porte sur le choix entre le PPP et le financement public. On a choisi le PPP parce qu'il offre des avantages en matière de financement, de calendrier et de gestion

budgétaire.

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

18 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de internationale treinverbindingen vanuit het station van Leuven" (nr. 8945)

18 Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les liaisons ferroviaires internationales au départ de la gare de Louvain" (n° 8945)

18.01 **Carl Devlies** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het reizigersaantal in het station van Leuven is een van de hoogste van het land. Het station telt gemiddeld 21.891 reizigers per dag. Dat is het vijfde hoogste cijfer, na de drie Brusselse stations en het station van Gent. Als men dat vergelijkt met het station van Luik, dat 13.130 reizigers per dag telt, dan krijgt men een idee over de bestaande verschillen in de belangrijkheid van de stations.

Ook inzake marktaandeel van de inkomsten positioneert het station van Leuven zich sterk; het is op dat vlak het vierde van het land, met meer dan 1 miljoen verkochte biljetten, goed voor 6,07% van de totale omzet van de spoorwegen. Alleen Gent, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid doen het beter.

Het probleem van het station van Leuven is dat het sedert twee jaar geen internationale verbindingen meer heeft. Ondanks het feit dat er momenteel 12 internationale treinen door het station van Leuven rijden, houdt er geen enkele halt in het station van Leuven. Leuven is een universiteitsstad met een grote internationale gemeenschap en belangrijke bedrijven die spelen op de Europese markt. Deze situatie is dus niet logisch. Als men dit vergelijkt met andere stations van België waar internationale treinen wel halt houden, dan zal men onmiddellijk zien dat dit niet logisch is.

Ik heb hierover in het verleden reeds van gedachten gewisseld met de heer Vande Lanotte die in een eerste antwoord had verklaard dat er een oplossing in zicht was. Nadien heeft hij mij moeten ontgoochelen. U start ongetwijfeld met frisse moed, als nieuwe staatssecretaris. Dit is een van de problemen die u zult moeten behandelen. Ik zou graag uw opinie hierover horen. Denkt u ook dat dit fout zit? Bent u bereid hiervoor inspanningen te doen? Ik kan mij inbeelden dat u weinig invloed hebt op de Duitse spoormaatschappij, maar toch wel meer op de Thalys. Er zijn heel wat Thalys-treinen die in de richting van Keulen rijden en het station van Leuven voorbijrijden.

18.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, we spreken hier natuurlijk over rendabiliteit. Dat betekent dat internationale treinen met onvoldoende rendabiliteit uit het aanbod worden geschrapt, zoals dat ook de laatste jaren veelvuldig is gebeurd met een aantal nachttreinen, waaronder deze die door de NMBS werden ingelegd. Ook het station van Leuven heeft daarvan de gevolgen ondervonden.

Het internationale reizigersverkeer moet op commerciële basis geëxploiteerd worden. Als er voor de hogesnelheidstreinen die via Brussel rijden, zoals op de verbinding Parijs-Brussel-Keulen, uit de

18.01 **Carl Devlies** (CD&V): La gare de Louvain accueille quotidiennement une moyenne de 21.891 voyageurs et occupe ainsi la cinquième position du classement des principales gares du pays après Bruxelles et Gand. La gare de Liège accueille 13.130 voyageurs par jour. En ce qui concerne les recettes, la gare de Louvain est même la quatrième gare du pays avec plus d'un million de billets vendus. Depuis deux ans, elle n'accueille toutefois plus de liaison internationale. Cette situation est illogique dès lors que Louvain est une ville universitaire qui compte une communauté internationale importante et des entreprises européennes de grande envergure et que des trains internationaux s'arrêtent dans d'autres villes belges.

Quelle est le point de vue du Secrétaire d'État en cette matière? Interviendra-t-il auprès de Thalys à ce sujet?

18.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les trains internationaux dont la rentabilité est insuffisante sont exclus de l'offre, ce qui est notamment le cas pour des trains de nuit mis en service par la SNCB. Le transport international de voyageurs, y compris celui de la ligne à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne, est exploité sur une base commerciale. Si les

vraagcijfers in hoofde van de Leuvenaars een onvoldoende vraag zou blijken om effectief een stopplaats in Leuven te hebben, dan zal de groep van exploitanten uiteraard beslissen om die hogesnelheidstrein – die een hoge snelheid moet ontwikkelen – niet de tijd te laten nemen om te stoppen in Leuven om een kleiner aantal mensen die daarnaar gevraagd heeft, effectief te laten opstappen.

Omdat het commercieel succes van de treinen in grote mate afhangt van korte reistijden die het rijden aan hoge snelheid mogelijk maakt, betekent dit ook dat het aantal stops van de hogesnelheidstrein moet beperkt worden.

Voor de verbinding met Keulen is er effectief sprake van een halte in Brussel en in Luik, waar volgens de maatschappij meer vraag is dan in Leuven. Vandaar dat die keuze is gemaakt.

18.03 Carl Devlies (CD&V): Het antwoord van de staatssecretaris is uiteraard totaal onbevredigend. Ik zou graag eens de cijfers zien waarop hij zich baseert. Momenteel worden in het station van Leuven meer dan 70.000 biljetten verkocht voor internationale ritten, terwijl er geen enkele internationale halte is. Nogmaals, er worden toch nog meer dan 70.000 biljetten verkocht. U kunt dat eens vergelijken met de verkoop in andere stations.

U spreekt over het station van Luik. Ik heb dat station in mijn inleiding geciteerd. Het station van Luik telt 13.130 reizigers, terwijl het station van Leuven 21.891 reizigers per dag telt. In Luik stoppen de twaalf treinen allemaal, terwijl in Leuven geen enkele van deze treinen stopt. Dat is toch niet logisch.

Het gaat uiteraard niet uitsluitend over de stad Leuven. Het gaat over een heel grote regio. Het gaat in feite over bijna volledig Vlaams-Brabant. Het gaat ook over een gedeelte van de provincie Antwerpen, omdat het ook voor Mechelen bijzonder interessant zou zijn, indien de aansluiting met Leuven er zou komen.

Ik kan u alleen maar oproepen om het dossier nog eens te bekijken en de cijfers op te vragen. U bent toch wel in de positie om enige druk uit te oefenen om het dossier op te lossen.

18.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer Devlies, ik zal over het dossier heel zeker vragen stellen. Niet alleen de cijfers van de inschrijvingen zijn hier echter van tel, maar ook de naburigheid van een ander station. Leuven en Brussel liggen vrij kort bij elkaar, wat uiteraard niet kan worden gezegd van Leuven en Luik.

Dat zijn allemaal elementen die in de beslissing hebben meegespeeld. Nogmaals, ik zal in ieder geval de zaak meer in detail onderzoeken en u daarover ook tijdig berichten.

18.05 Carl Devlies (CD&V): Leuven en Brussel zijn inderdaad niet zo ver van elkaar verwijderd. Het gaat echter voornamelijk over de verbinding in de richting van Duitsland en de verbinding naar het oosten toe. Het zou toch niet logisch zijn dat de reiziger eerst naar Brussel moet rijden, om dan terug te komen. Dat is niet logisch.

chiffres révèlent que la demande d'un arrêt à Louvain est insuffisante, les exploitants décideront que les trains ne s'y arrêteront plus. Le succès commercial dépend largement de la brièveté de la durée des trajets, ce qui explique la limitation du nombre d'arrêts. Selon la SNCB, la demande était plus élevée pour Bruxelles et Liège que pour Louvain en ce qui concerne la liaison vers Cologne.

18.03 Carl Devlies (CD&V): J'aimerais savoir sur quels chiffres se base le secrétaire d'État, car la réponse n'est absolument pas satisfaisante. 70.000 billets pour des trajets internationaux sont vendus à la gare de Louvain et aucun train international ne s'y arrête. Liège compte beaucoup moins de voyageurs mais les douze trains internationaux s'y arrêtent, ce qui est illogique. Ce dossier concerne en fait la vaste région autour de Louvain qui tirerait profit d'une liaison internationale. J'invite le secrétaire d'État à revoir le dossier et à demander les chiffres. Il est en mesure d'exercer une pression dans ce dossier.

18.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'Etat: Je ne manquerai pas de poser des questions sur ce dossier. La décision ne repose pas que sur le nombre d'inscriptions, mais la proximité d'une autre gare entre également en ligne de compte. Les gares de Louvain et de Bruxelles sont assez proches, ce qui n'est pas le cas de celles de Louvain et de Liège.

18.05 Carl Devlies (CD&V): Ce dossier concerne une liaison avec l'Allemagne. Les voyageurs devront-ils se rendre à Bruxelles avant de pouvoir entamer le voyage vers l'Allemagne? L'avenir

Ik ben ervan overtuigd dat op dat traject een grote markt ligt. De toekomst zal dat wel uitwijzen. Ik reken in uw hoedanigheid van nieuwe staatssecretaris enigszins op uw enthousiasme om voor het dossier een oplossing te vinden.

montrera qu'un marché important se situe sur ce trajet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebrek aan reizigerscomfort in het station van Leuven" (nr. 8946)

19 Question de M. Carl Devlies au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de confort pour les voyageurs à la gare de Louvain" (n° 8946)

19.01 **Carl Devlies** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in het station van Leuven zijn reeds enkele jaren werken bezig, zoals de plaatsing van een overkapping. Dat is een zeer mooi project, maar spijtig genoeg blijft het aanslepen. Dat heeft tot gevolg dat de reizigers worden geconfronteerd met heel wat ongemakken. De perrons zijn in feite ingericht als werven en het is niet mogelijk, op de voornaamste perrons althans niet, om zich te beschutten tegen regen en wind.

19.01 **Carl Devlies** (CD&V): Les travaux à la marquise de la gare de Louvain paraissent interminables, ce qui engendre beaucoup de désagréments pour les voyageurs, les quais les plus fréquentés ne leur offrant aucune protection contre les intempéries. On avait annoncé la fin des travaux aux quais 1 et 2 avant fin 2005 mais il semble que cette date butoir ne puisse pas être respectée. Pourriez-vous nous en expliquer les raisons?

Die situatie werd in deze commissie reeds aangekaart, een klein jaar geleden nog door mijn collega Karin Jiroflée. De minister had toen geantwoord dat er een oplossing in zicht was, want die werken zouden in de eerstvolgende maanden voortgezet worden en alles zou zeker opgelost zijn, wat betreft de eerste twee perrons, tegen het einde van het jaar 2005, en voor het resterend gedeelte tegen het eind van het jaar 2006.

De situatie is echter niet van die aard om een oplossing te zien in de loop van de volgende weken. Het jaar is niet zo lang meer.

Kunt u daarover toelichting geven?

19.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Devlies, wat betreft de eerste fase, is de beglazing boven de perrons 2 en 3 voltooid, met uitzondering van de zones ter hoogte van de kolommen, maar de reizigers staan grotendeels droog, althans onder een dak.

Omdat er nog enkele afwerkingswerken dienen te gebeuren, werden de groene veiligheidsnetten nog niet verwijderd, maar dat is na die werken uiteraard wel de bedoeling.

Wat betreft het perron 1, ontving de NMBS pas in de zomer van 2005, vorige zomer dus, de goedkeuring van Monumenten en Landschappen om verbeteringswerken uit te voeren aan de achtergevel van het stationsgebouw. Die werken dienen te gebeuren alvorens de luifel boven perron 1 kan worden gemonteerd.

Na de goedkeuring door Monumenten en Landschappen werd op enkele maanden tijd een aanbestedingsprocedure georganiseerd om de achtergevel te restaureren. Die werken werden ondertussen toegewezen en de aanvang ervan is gepland voor het einde van deze maand. Afhankelijk van de weersomstandigheden, die we zelf niet in

19.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: La première phase de l'installation d'une verrière aux quais 2 et 3 est terminée de sorte que les voyageurs sont désormais à l'abri de la pluie. Toutefois, il reste à procéder à certaines finitions. En ce qui concerne le quai 1, la SNCB a dû attendre l'été 2005 pour obtenir l'aval des Monuments et Sites en vue des travaux de restauration sur la façade arrière du bâtiment de la gare. Depuis, ces travaux ont été l'objet d'une adjudication et ils seront entamés avant la fin du mois. En fonction des conditions météo, ils seront terminés à la fin de l'hiver ou au début du printemps. Ce n'est qu'ensuite que l'on pourra commencer à

de hand hebben, zouden die werken in de winter of in de vroege lente voltooid worden.

Daarnaast waren er nog tal van problemen met de detailplannen van de verticale gevel boven perron 1 en de eronder gelegen luifels. Nagenoeg alle problemen werden intussen verholpen zodat deze beglazingswerken aansluitend op de restauratiewerken kunnen volgen en ook in de lente van 2006 worden uitgevoerd. De einddatum voor de tweede fase, namelijk eind 2006 zoals het voorzien was, is ook nog steeds van toepassing. Daar is dus geen vertraging voorzien. Begin deze maand werden de eerste onderdelen van de tweede fase van de staalstructuur gemonteerd. Het grootste gedeelte van de staalstructuur zal nog voor Kerstmis gemonteerd worden. De dakplaten voor de tweede fase zijn ook reeds in productie. Dat is het antwoord dat ik hierover van de NMBS heb gekregen.

aménager la marquise couvrant le quai. Ces travaux s'inscriront dans le prolongement direct de ceux réalisés à la façade. Tout devra être achevé en 2006.

19.03 Carl Devlies (CD&V): Dank u wel voor deze informatie, mijnheer de staatssecretaris. Ik denk inderdaad dat het belangrijk is om ook die achtergevel te restaureren. Het is spijtig dat die werken vertraging hebben opgelopen maar blijkbaar was dat buiten de wil van de NMBS om. Het Bestuur Monumenten en Landschappen kan soms hoge eisen stellen en heeft soms ook wel wat tijd nodig om tot beslissingen te komen.

19.03 Carl Devlies (CD&V): Je comprends que les retards ne sont pas imputables à la SNCB. J'espère par contre que des solutions ponctuelles seront recherchées pour protéger les voyageurs des intempéries en hiver.

Ik verneem wel dat de reizigers op perron 1 deze winter nog geconfronteerd zullen worden met wind en regen. Wellicht is het mogelijk om eens te kijken naar een voorlopige oplossing zodoende dat men daar toch in de vorm van mobiele wachtplaatsen of containers enige bescherming kan bieden aan de reizigers.

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

20 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van instapcijfers voor de inrichting van treinstations" (nr. 8894)

20 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recours aux statistiques relatives à l'embarquement en vue de l'aménagement des gares ferroviaires" (n° 8894)

20.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een recent advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers stelt het oneigenlijk gebruik van de instapcijfers aan de kaak. Er werd bij de evaluatie van het onthaal op de perrons vastgesteld dat de NMBS-groep de onthaalinfrastructuur en de wachtaccommodatie in de stations sterk laat afhangen van de categorie tot dewelke deze stations behoren. Een probleem is dat in het beheerscontract voor de bepaling van de categorieën voor de meeste stations de gemiddelde instapcijfers voor de periode 1999-2003 als basis werden genomen.

20.01 Guido De Padt (VLD): Dans un récent avis (n° 05/35), le Comité consultatif des usagers dénonce le recours exclusif aux moyennes d'embarquement pour la période 1999-2003 dans le cadre de l'évaluation des infrastructures d'accueil et des lieux aménagés pour l'attente dans les gares. D'après le Comité, ces données ne reflètent pas correctement la réalité. Aucune distinction n'a été réalisée entre les gares proposant ou non des services pendant le week-end et il n'est pas tenu compte des gares situées aux destinations typiquement estivales. Le Comité

Deze handelwijze geeft geen getrouw beeld van de realiteit, zo vervolgt het Comité. Er wordt namelijk geen onderscheid gemaakt voor stations zonder weekendbediening en er wordt geen aandacht besteed aan de types en specifieke kenmerken van stations in typische zomerbestemmingen, zoals de kust en de Ardennen.

Nog volgens het comité mag de basisuitrusting die bedoeld is om

tientallen jaren mee te gaan, niet worden onderworpen aan een niet-volledig betrouwbaar, in de tijd beperkt en wisselvallig criterium als een jaarlijkse telling. Er wordt daarom opgeroepen om ook andere criteria in overweging te nemen, zoals bijvoorbeeld het grootste aantal reizigers dat op een perron staat te wachten, de knooppuntfunctie van een station, de plaatselijke omstandigheden eigen aan elk station, enzovoort.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb een drietal vragen. Ten eerste, klopt het dat voor het vastleggen van de basisinfrastructuur voor de meeste stations alleen rekening wordt gehouden met de gemiddelde instapcijfers van de periode 1999-2003? Indien neen, wat waren de andere criteria die mee in overweging werden genomen?

Ten tweede, onderschrijft u de kritiek van het Comité dat het gebruik van gemiddelde instapcijfers voor sommige stations problemen oplevert om piekmomenten op te vangen? Indien ja, hoe en met welke andere criteria zal er dan in de toekomst rekening worden gehouden bij het vaststellen van de nodige onthaalinfrastructuur en wachtaccommodatie voor de verschillende stations? Zal er meer rekening worden gehouden met tijd- en streekgebonden factoren?

Ten slotte, vindt u het opportuun dat men zich bij de inrichting van de accommodatie niet alleen baseert op cijfers uit het verleden, maar ook rekening houdt met het toekomstpotentieel van de stations? Ik denk dan bijvoorbeeld aan de stations op de GEN-verbindingen.

20.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, ten eerste, de basisinfrastructuur wordt inderdaad bepaald op basis van de categorie van het station of de stopplaats. Deze categorie hangt af van het gemiddeld aantal reizigers, bepaald door tellingen uit het verleden.

Indien er evenwel een substantiële stijging van het aantal reizigers kan worden voorspeld die een categorieverhoging van het station of de stopplaats zou betekenen, zal hiermee uiteraard rekening gehouden worden bij het bepalen van de basisinfrastructuur. Dat is ook logisch. Het al of niet plaatsen van een roltrap is bijvoorbeeld afhankelijk van het totaal aantal reizigers dat hiervan gebruik zal kunnen maken.

Ten tweede, voor het bepalen van het aantal schuilplaatsen op een perron wordt wel degelijk rekening gehouden met het grootste aantal reizigers dat tijdens de piekuren op het perron staat te wachten. Wat u juist bedoeld met streekgebonden factoren is mij niet onmiddellijk duidelijk. Dit is in elk geval het algemene antwoord.

Ten derde, de accommodatie van stations en stopplaatsen langs lijnen waar zich een verhoogd treinaanbod aankondigt, wordt bepaald op basis van een studie die het toekomstpotentieel van de halte tracht te bepalen op basis van bevolking, werkgelegenheid en verwachte projecten in de actieradius van die halte. Dergelijke studie werd door de bevoegde diensten van de NMBS reeds uitgevoerd voor de GEN-haltes op lijn 36 tussen Brussel en Leuven. Het is jammer dat de heer Devlies net vertrokken is, want ik had hem nog graag meegegeven dat op dat vlak Leuven niet wordt vergeten.

In globo gaat het dus over drie keer een affirmatief antwoord.

demande que d'autres critères soient aussi pris en compte, à défaut de quoi des problèmes d'accueil se posent aux heures de pointe.

Le secrétaire d'État souscrit-il à cette critique et tiendra-t-on aussi compte à l'avenir d'autres critères? Juge-t-il opportun de considérer le potentiel futur des gares, par exemple pour celles qui feront partie du réseau RER?

20.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: L'infrastructure de base d'une gare est en effet déterminée en fonction du nombre voyageurs dans le passé. Par contre, si une augmentation de ce nombre est prévisible, il en est tenu compte également.

Afin de déterminer le nombre d'abris sur les quais, il est en effet tenu compte du nombre de passagers aux heures de pointe.

Les perspectives d'avenir des gares font également l'objet d'études. Ainsi, une étude a déjà été réalisée au sujet des arrêts RER le long de la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain.

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

21 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de stakingsaanzegging van de vakbonden naar aanleiding van de invoering van Georoute 2 bij De Post" (nr. 8939)

21 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le préavis de grève déposé par les syndicats à la suite de l'instauration du système Georoute 2 à La Poste" (n° 8939)

21.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit onderwerp is vorige week in het nieuws geweest. Volgens berekeningen van de christelijke vakbond zal de nieuwe organisatie van de postrondes, Georoute 2, duizenden voltijdse banen kosten. Met de nieuwe hertekening van de postrondes, de zogenaamde Georoute 2, werd deze maand begonnen. Het zal in totaal 16 tot 18 maanden duren alvorens alle postrondes opnieuw hertekend zijn, op basis van het computerprogramma Georoute. De hertekening zorgt voor grote ongerustheid bij de postbodes. Dit is dan ook de aanleiding voor deze vraag.

De bonden hebben hun grieven in een brief overgemaakt aan Bernard Delvaux de directeur Mail bij De Post. Volgens de vakbonden is Georoute 2 geen minimale bijsturing van de bestaande postrondes, maar worden er ingrijpende wijzigingen aangebracht. De bonden vragen ook dat de hertekening van de postrondes wordt opgeschort tot na nieuwjaar wat traditioneel een drukke periode is voor De Post. Zij hebben opnieuw een stakingsaanzegging ingediend. Zij beweren dat zij niet willen staken, maar dat zij met de stakingsaanzegging willen verzekeren dat al wie spontaan het werk neerlegt ook recht heeft op een stakingsvergoeding. De stakingsaanzegging geldt voor een maand, maar zal volgens de bonden permanent worden verlengd. Merkwaardig genoeg slaat de aanzegging niet alleen op de postbodes, maar geldt deze voor het voltallige personeel van De Post.

Om die reden heb ik een aantal vragen. Ten eerste, kan de minister al dan niet bevestigen of de cijfers van de christelijke vakbond kloppen? Indien niet, over hoeveel arbeidsplaatsen spreken we dan wel? Is er überhaupt wel sprake van een verlies aan jobs? Ten tweede, indien deze berekeningen niet kloppen, kan er dan sprake zijn van een soort perverse strategie van de vakbonden die als gevolg van verkeerde informatie gaan staken op de kap van de gebruiker? Wat is het standpunt van de staatssecretaris terzake? Ten derde, indien deze berekeningen wel kloppen, wat dan met de verbintenis van de nieuwe aandeelhouders om niet tot ontslagen over te gaan? Kan men deze verbintenis in stand houden?

21.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, zoals in het verleden ook het geval was, is het noodzakelijk de organisatie van de distributie aan te passen aan de dalende volumes inzake briefwisseling. De vorige reorganisatie, namelijk Georoute 1, was gebaseerd op volumes van 2002, maar het was vooral een andere manier van werken, wat voor heel wat postbodes erg ingrijpend is geweest.

De zogenaamde Georoute 2 is een voortzetting van de nieuwe manier van werken, waarbij er effectief rekening gehouden wordt met:

21.01 **Guido De Padt** (VLD): Selon le syndicat chrétien, la nouvelle organisation des tournées postales entraînera la perte de mille emplois à temps plein. Le système Géoroute 2 a été mis en service au cours de ce mois et suscite de vives inquiétudes. Les syndicats ont écrit au directeur de la division Mail de La Poste pour demander que la réorganisation des tournées postales soit suspendue jusqu'après la période de fin d'année, traditionnellement très chargée. Ils ont déposé un préavis de grève.

Cette réorganisation entraînera-t-elle effectivement des pertes d'emplois et, dans l'affirmative, de combien de postes s'agit-il? Si les calculs des syndicats ne sont pas exacts, quel est le point de vue du secrétaire d'Etat au sujet de la grève? Si leurs calculs sont exacts, qu'en est-il de l'engagement pris par les nouveaux actionnaires de ne pas procéder à des licenciements?

21.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'Etat: Il importe d'adapter l'organisation de la distribution du courrier à la baisse de son volume. Georoute 1 était basé sur les volumes de 2002 et représentait surtout une nouvelle méthode de travail. Georoute 2 en est la continuation mais tient compte des volumes de 2005, de

Ten eerste, de volumes die gemeten zijn in 2005 en die dus verschillend zijn van 2002.

Ten tweede, de evolutie van sociaal-demografische gegevens, zoals de nieuwbouw in de voorbije drie jaar en de gewijzigde weginfrastructuur.

Ten derde, correcties en verbeteringen op basis van Georoute 1, onder meer de billijkheid ten gevolge van de volumetellingen op adresniveau.

Ten vierde, voortdurende verbeteringen van de werkmethodes.

In het kader van Georoute 1 zijn de verschillende postronden herberekend, onder meer in functie van de dalende volumes. Er is toen reeds duidelijk gemaakt dat deze herstructurering niet in één keer zou worden doorgevoerd. Om die reden zijn er op verschillende plaatsen versterkingen toegevoegd om de herstructurering geleidelijk te laten plaatsvinden en Georoute 2 dient dus in eerste instantie voor het wegwerken van die versterkingen.

Tegelijk bekijkt De Post of ze andere bijkomende maatregelen moet nemen in functie van nieuwe volumemetingen. De impact van de reorganisatie is afhankelijk van de factoren die De Post meent in rekening te moeten nemen voor de overgang van Georoute 1 naar Georoute 2.

Het is de bedoeling om de arbeidstijd voor de sortering van een ronde te behouden, om zo het huidige kwaliteitsniveau verder te garanderen en zelfs te verbeteren. Tevens wordt de interne organisatie aangepast, om ervoor te zorgen dat de verbintenis om alle kranten uit te reiken – zo stil mogelijk, als we de promotiefilmpjes mogen geloven – verder wordt gehandhaafd vóór 7.30 uur.

De impact van de reorganisatie wordt geschat op gemiddeld 7,5%. Lokaal zullen er uiteraard variaties zijn, afhankelijk van de reeds vermelde evoluties. Globaal wordt echter effectief rekening gehouden met een vermindering tussen 800 en circa 1.000 arbeidsplaatsen door de reorganisatie.

De Post herbevestigt echter het engagement dat de vermindering niet leidt tot naakte ontslagen. Het personeel dat door de reorganisatie tijdelijk in overtal komt, wordt immers ingezet op plaatsen waar personeelsleden uit de organisatie stappen ingevolge natuurlijke afvloeiing.

21.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal heel kort zijn in mijn repliek.

De vakbonden zullen tevreden zijn met uw antwoord, voor zover zij dat niet weten. Immers, de vrees die zij zelf hebben geuit, zou blijkbaar ongegrond zijn omdat u bevestigt dat er geen naakte ontslagen zullen vallen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

l'évolution des données socio-démographiques, des correctifs et des améliorations apportés à Georoute 1 par le biais des mesures de volume au niveau adresse et de l'amélioration des méthodes de travail.

Georoute 2 est une phase suivante et annoncée de la restructuration et se traduira notamment par la suppression des renforts instaurés pour Georoute 1. Le but visé est le maintien du temps de travail pour le triage en tournée afin de garantir et d'améliorer la qualité actuelle du service à la clientèle. Par le biais d'une réorganisation interne, nous voulons également respecter les engagements souscrits dans le secteur de la distribution des journaux.

L'impact de cette réorganisation est estimée à 7,5% en moyenne, avec certains écarts locaux. Elle entraînera globalement une perte d'emplois comprise entre 800 et 1.000. Toutefois, La Poste garantit qu'il n'y aura pas de licenciements secs dans la mesure où quiconque deviendra superflu à la suite de cette réorganisation sera réintégré dans les services où il y aura des départs naturels.

21.03 Guido De Padt (VLD): La crainte des syndicats semble dès lors dépourvue de fondement: il n'y aura pas de licenciements secs.

22 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van de spoorvracht" (nr. 8947)

22 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir du transport ferroviaire des marchandises" (n° 8947)

22.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, uit een nieuwe studie van McKinsey, in opdracht van de Gemeenschap van Europese Spoorwegen, blijkt dat het aandeel van het spoor in het Europese vrachtvervoer zal blijven dalen zolang er geen hogere heffing komt op het transport van goederen over de weg, door middel van een Eurovignet.

Op dit ogenblik heeft het spoor in het vrachtvervoer binnen de Europese Unie slechts een marktaandeel van 15%, maar zonder bijkomende maatregelen – aldus McKinsey – zou dat aandeel voorts verslechteren tegen 2010 tot tussen 4% en 7%. Door een grondige herstructurering van de spoorsector zou de daling beperkter blijven, maar alleen door drastische tolheffingen op het wegvervoer zouden het spoorwegvolume en het marktaandeel opgekrakt kunnen worden.

Vandaar dat ik de volgende vragen voor u heb. Deelt u, mijnheer de staatssecretaris, dat pessimistische toekomstscenario voor het Belgische goederenvervoer per spoor? Welke prognoses zijn er voor het marktaandeel van B-Cargo inzake het vrachtvervoer op middellange en op lange termijn? Welke maatregelen schuift u naar voren om de spoorvracht competitiever te maken ten opzichte van het wegvervoer? Is er een positieve tendens waar te nemen sinds de herstructurering van B-Cargo? En ten laatste, vindt u een Eurovignet op Europees vlak opportuun en haalbaar? Wat is uw standpunt inzake het voorstel dat op dit ogenblik voorligt bij het Europees Parlement?

22.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, u verwijst naar de informele zitting van de commissie Vervoer van het Europees Parlement waar McKinsey een mogelijk scenario heeft voorgesteld voor de evolutie van de Europese spoorwegindustrie. Het gaat echter om een algemeen document dat interessante denkplaatjes beschrijft voor de politieke wereld.

Wat België betreft, het pessimisme dat McKinsey uitdrukt, zou ik toch wel willen nuanceren. België beschikt over een aantal belangrijke troeven als de havens, de geografische ligging tout court, de industrie, het dichte netwerk enzovoort. Het kan niet worden ontkend dat het goederenvervoer per spoor rechtstreeks concurreert met het wegvervoer en dat geen enkele vergoeding moet betaald worden voor de infrastructuur waarop men rijdt ten opzichte van de trein.

Het is welbekend dat de wegmodus en de luchtvaartmodus veelvuldig bijkomende kosten veroorzaken. Ik wil bijvoorbeeld pollutie aanduiden, verkeersstremmingen, files, ongevallen enzovoort. Die kosten worden eigenlijk door de samenleving gedragen in plaats van dat ze gedragen worden door de sector. Ze komen eigenlijk voor rekening van de gemeenschap.

22.01 **Guido De Padt** (VLD): Une nouvelle étude réalisée par McKinsey démontre que l'effritement de la part du rail dans le transport de marchandises ne pourra être enravé que par une augmentation des prélèvements à charge du transport routier. Le rail ne détient actuellement que 15% du marché, et cette part devrait, selon toutes les prévisions, encore se réduire jusqu'à seulement 4% en 2020.

Le secrétaire d'Etat partage-t-il ces prévisions pessimistes? Quelles mesures prendra-t-il pour augmenter la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises? Quels sont les pronostics pour B-Cargo? L'introduction d'une eurovignette uniformisée pour les transports routiers est-elle opportune et réalisable au niveau européen? Quel est le point de vue du secrétaire d'Etat sur la proposition actuelle soumise au Parlement européen?

22.02 **Bruno Tuybens**, Secrétaire d'État: M. De Padt fait référence à une réunion informelle de la commission Transport du Parlement européen, mais il s'agit en fait ici d'un document général où figurent des idées intéressantes.

Le pessimisme du bureau McKinsey doit être nuancé. La Belgique dispose en effet de nombreux atouts: sa localisation, ses ports, son industrie, la densité de son réseau d'infrastructure. Le transport de marchandises par le rail constitue une concurrence directe pour le transport routier qui ne paie rien pour l'utilisation de l'infrastructure. Le transport routier et l'aéroport entraînent par ailleurs des coûts très élevés qui ne sont

Wat uw tweede vraag betreft, het goederenvervoer per spoor komt meer en meer in een zuiver concurrerende omgeving terecht. B-Cargo is niet langer de enige operator. Het is niet opportuun om de marktprognoses die B-Cargo vandaag heeft openbaar en kenbaar te maken omwille van die concurrentiepositie. De regering mikt evenwel op een globale toename van het marktaandeel van het spoor en van de binnenvaart. Het federaal plan voor duurzame mobiliteit bevestigt deze optie ook. Ook in de toekomstplannen van de Antwerpse haven, die de voornaamste draaischijf is van de goederentrafiek in ons land, wordt rekening gehouden met een globale verhoging van het aandeel van spoor en binnenvaart. B-Cargo zal zich dus inspannen om zijn positie in deze markt te vrijwaren. Ik denk dat we daar ook zeer veel vertrouwen in mogen hebben, onder andere ook omwille van de druk vanuit de samenleving.

Op uw derde vraag kan ik het volgende antwoorden. U weet dat wij een financiële ondersteuning ontwikkeld hebben voor het gecombineerd goederenvervoer. Wij trekken daarvoor 30 miljoen euro per jaar uit. De Europese Commissie heeft dat echter slechts toegelaten tot 2007. Het goederenvervoer mag in principe niet meer door de overheid gesubsidieerd worden, vandaar die tijdelijkheid.

Tot slot, van het eurovignet weet u dat het niet tot mijn bevoegdheden behoort. Voor zover het op een voldoende hoog niveau wordt ingevoerd, is het inderdaad wel een interessante piste om een objectief evenwicht te herstellen tussen de vervoermodi onderling. Het is ook een weg om de sector een deel van de overlast te laten vergoeden.

pas répercutés vers le secteur mais sont à charge de la collectivité.

B-Cargo n'est plus le seul opérateur en Belgique. Compte tenu de la concurrence, il est préférable de ne pas annoncer les prévisions commerciales du groupe.

Le gouvernement espère une augmentation du transport de marchandises par rail et par navigation intérieure. Le plan fédéral de mobilité durable confirme cette hypothèse et B-Cargo s'efforce de maintenir sa position sur le marché. Jusqu'en 2007, nous soutiendrons le transport combiné de marchandises à concurrence de 300 millions d'euros par an. La Commission européenne n'autorise plus cette aide au-delà de cette date.

L'eurovignette ne relève pas de mes compétences mais, si son prix est suffisamment élevé, elle pourrait nous ouvrir une piste intéressante pour rétablir l'équilibre entre les divers modes de transport.

22.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.07 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.07 heures.*