

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 26 MEI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 26 MAI 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.17 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'ai appris ce matin par mail que la ministre nous quitterait à 16.00 heures. Je voudrais exprimer ici une certaine mauvaise humeur. Je serai bref. L'ordre du jour de cette commission ne ressemble plus à rien. Certaines questions ont été déposées il y a un mois et elles n'ont toujours pas reçu de réponses. Je loue la volonté de la ministre de répondre de façon précise et exhaustive. Je constate aussi qu'il y a beaucoup de questions qui lui sont posées mais ce n'est pas de la responsabilité des parlementaires. Il est problématique que les questions urgentes soient traitées avec environ un mois de retard, cela nuit à la capacité du contrôle parlementaire.

J'ai déposé une question, qui a été aspirée en séance plénière ce jeudi, par rapport aux rémunérations et au parachute doré du patron de Belgacom. J'ai accepté de la retirer par correction vis-à-vis de mes collègues et en raison de l'heure avancée et aujourd'hui, en commission, je ne pourrai pas la poser! J'ai une dizaine de questions qui sont à l'ordre du jour, pas toutes d'une importance majeure, je le concède, et je souhaite avoir des réponses rapides. Il y a des négociations qui sont en cours sur lesquelles nous voudrions pouvoir intervenir et donner notre point de vue et nous n'en avons pas l'occasion. On ne peut travailler avec un tel nombre de questions dans des réunions de deux heures. Je pense qu'il faudrait travailler plus sérieusement et vider cet arriéré de la commission. Je pensais qu'on travaillerait au finish au vu du nombre de questions et je m'y étais préparé.

Le **président**: Je pense qu'il y a des responsabilités tant de la part du gouvernement que des membres de la commission.

Je pense qu'il faut prévoir des temps de réponse plus longs pour les ministres. Je ne connais pas les agendas, je ne fais que constater.

J'observe aussi, a contrario, qu'il y a des questions qui reviennent de manière récurrente sur des sujets tels que les bureaux de poste. C'est le droit légitime des parlementaires de poser des questions sur les bureaux de poste. Je rappelle que, dans notre pays, il est prévu de fermer 650 bureaux, ce qui impliquera 1.300 questions car les parlementaires qui auront des bureaux fermés dans leurs circonscriptions vont poser au moins deux questions!

La difficulté est d'organiser l'agenda en ce qui concerne les questions: la première question rentrée est la première question sortie. Les questions urgentes ne reçoivent une réponse qu'un mois plus tard, cela pose des difficultés. Nous avons convenu d'alterner les présences de la ministre et du secrétaire d'État et de consacrer une demie-journée aux travaux. Mais on peut comprendre que les ministres aient des obligations.

Je veux bien essayer d'aménager des périodes plus longues.

Minister **Inge Vervotte**: Ten eerste, ik wil toch even wijzen op het feit dit een extra vergadering is en dat ik mijn goede wil heb getoond om te blijven zoeken naar bijkomende vergadermomenten, die andere zijn dan oorspronkelijk afgesproken. Ik betreur ten eerste dat mijn goede wil om bijkomende

commissievergaderingen in te lassen hier nu wordt geïnterpreteerd alsof ik de vergadertijd limiteer, omdat ik inderdaad met een gelimiteerde agenda zit. Dit is een vergadering die niet voorzien is. Normaal gezien was dit niet de bedoeling. Het is een bijkomende vergadering. Ik heb altijd mijn goede wil betoond te komen. Ik betreur dat dit dan wordt aangehaald alsof de regering niet bereid zou zijn aan de agenda te werken.

Ten tweede, stel ik vast dat er heel wat vragen zijn – ik heb dat ook gevraagd aan de secretaris – die regelmatig geagendeerd blijven omdat bepaalde leden van de commissie niet aanwezig waren, en niet omgezet worden in schriftelijke vragen. Daardoor blijft er een ophoping bestaan van een aantal vragen van mensen die zelf meermaals niet aanwezig zijn in de commissie, terwijl hun vragen toch geagendeerd blijven. Ik meen dat wij ons daar eens over moeten bezinnen want daardoor is en blijft de lijst natuurlijk zeer lang.

Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): C'est une commission supplémentaire car vous aviez demandé de reporter une réunion précédente.

Lorsqu'on annonce que les travaux s'arrêteront à 16.00 heures, on n'est pas sûr de pouvoir poser sa question, même si on attend deux heures dans la salle, ce que je fais régulièrement. C'est frustrant.

J'insiste sur la capacité de contrôle parlementaire qui doit être la nôtre, et qui est mise à mal. Je vous demande donc de prévoir, dans le délai le plus court possible, une séance au finish, lors de laquelle les membres présents pourront poser leurs questions. Cela me semble normal.

Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, mes questions n° 5427, n° 5498 et n° 5559 peuvent être transformées en questions écrites si la ministre accepte de me communiquer les réponses aujourd'hui. Je pense que cela permettra d'alléger l'agenda et de faciliter le travail des collègues.

Le **président**: Je voudrais aussi dire aux membres de la commission que les questions écrites arrivent dans un délai beaucoup plus long que les questions orales. Mais, par expérience, je peux vous dire que le délai de réponse aux questions écrites est relativement court. On n'obtient pas la réponse dans la semaine mais j'observe que des questions orales qui avaient été déposées dans cette commission auraient obtenu une réponse plus rapide si elles avaient été déposées sous forme de questions écrites.

Chacun doit organiser ses questions et essayer d'adopter une certaine discipline. En principe, le délai est de trois minutes pour poser la question, de trois minutes pour la réponse et de une ou deux minutes pour la réplique. Si nous sommes disciplinés, nous pourrions avancer dans l'agenda.

01 **Question de M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'utilisation des cartes-train comme libre parcours le week-end" (n° 4719)**

01 **Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebruik van treinkaarten voor vrij verkeer tijdens het weekend" (nr. 4719)**

01.01 **Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, comme de nombreux citoyens, je me sens très concerné par les politiques de mobilité et par l'utilisation des transports en commun. J'estime, en effet, que le train n'a pas encore la place qu'il mérite. En outre, bien que le nombre de voyageurs véhiculés par la SNCB augmente d'année en année, il faut regretter que le nombre de voitures en circulation sur nos routes connaisse, lui aussi, une constante hausse.

Ces dernières années, des mesures gouvernementales ont permis de diminuer le prix des cartes-train pour les trajets domicile-travail et domicile-école, avec pour conséquence que de plus en plus de nos compatriotes utilisent ce mode de transport pour leurs trajets quotidiens.

Les sociétés régionales de transport en commun ont également, de leur côté, poursuivi des politiques actives pour accroître le nombre de leurs voyageurs. C'est ainsi que, depuis 2003, une mesure particulièrement originale a été instaurée dans les TEC wallons: tout détenteur d'un abonnement TEC peut voyager gratuitement le week-end sur tout le réseau. L'abonnement se transforme donc en libre parcours, sans frais supplémentaire pour l'utilisateur.

J'estime qu'une mesure semblable pour le réseau de la SNCB serait très bénéfique aussi bien à nos concitoyens qu'à notre environnement. Il importe de savoir que, durant le week-end, à l'exception des jours de beau temps, pour les trains à destination de la mer ou des Ardennes, les véhicules sont presque vides. Autrement dit: cela n'entraînerait aucun surcoût pour la SNCB, puisque l'offre des trains est identique. Le

taux de remplissage des trains étant faible pendant le week-end, l'augmentation du nombre de passagers pourrait être absorbée sans nécessité de trains supplémentaires. De plus, cette mesure s'accorderait parfaitement avec la politique à mener en faveur du respect du Protocole de Kyoto ainsi qu'avec les objectifs de croissance imposés au groupe SNCB.

Madame la ministre, pourriez-vous me dire si une telle disposition vous semble possible? Qu'en pense la SNCB? Si cette mesure est envisageable, pourrait-elle être prise rapidement?

01.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le député, il est exact que les abonnements de zone TEC peuvent être employés sur l'intégralité du réseau durant le week-end. Toutefois, une nuance doit être apportée, dans la mesure où le passage de l'abonnement trajet à l'abonnement zone a été accompagné d'augmentations tarifaires supplémentaires.

En outre, le réseau et le schéma de déplacement d'une société régionale de transport sont difficilement comparables avec ceux d'une entreprise ferroviaire fédérale. Cependant, la SNCB a bien conscience qu'un potentiel important est disponible durant les heures creuses. Ce point a, dès lors, été inscrit dans le plan d'entreprise de la SNCB. C'est ainsi que cette dernière a programmé une étude sur l'extension de la gamme des heures de pointes aux heures creuses, afin de proposer une offre améliorée ou plus complète à ses voyageurs.

L'une des pistes examinées dans ce cadre est d'offrir la gratuité du transport le week-end aux fidèles titulaires d'une carte-train.

01.03 Josy Arens (cdH): Cette mesure risque donc d'être concrétisée relativement vite.

01.04 Inge Vervotte, ministre: La SNCB est, elle aussi, demandeuse d'opportunités à ce niveau.

01.05 Josy Arens (cdH): Je remercie la ministre pour sa réponse.

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

02 Samengevoegde vragen van

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinen van Gent naar Terneuzen" (nr. 4785)

- de heer **Jenne De Potter** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de onderhandelingen voor een treinverbinding tussen Gent en Zelzate" (nr. 4870)

02 Questions jointes de

- **M. Stefaan Van Hecke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les trains de Gand à Terneuzen" (n° 4785)

- **M. Jenne De Potter** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les négociations relatives à la liaison ferroviaire entre Gand et Zelzate" (n° 4870)

02.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, (...) en later zou de trein kunnen doorgetrokken worden naar Terneuzen. Dat is uiteraard heel goed nieuws, want het Gentse havengebied stelt enorm veel mensen te werk. (...) Daarom had ik enkele vragen over de plannen zelf die reeds zijn aangekondigd.

Ten eerste. Is het correct dat er gesprekken zijn gestart voor het inleggen van een reizigerstrein tussen Gent en Zelzate?

Ten tweede. Wanneer zou een dergelijke lijn operationeel kunnen worden? Die vraag is misschien te vroeg gesteld, maar misschien hebt u er toch al zicht op.

Ten derde. Is het de bedoeling om gebruik te maken van de bestaande treininfrastructuur die nu gebruikt wordt voor goederenverkeer of is het de bedoeling om aparte lijnen aan te leggen?

Zal er gewerkt worden met de klassieke reizigerstrein of kan hier gewerkt worden naar een nieuw systeem zoals light rail?

Ten vijfde. Wat zou de kostprijs kunnen zijn van dergelijke investering?

02.02 Jenne De Potter (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over hetzelfde gegeven. Vegho zou namelijk onderhandelingen gestart hebben over het invoeren van een nieuwe reizigerstrein tussen Gent en Zelzate.

Het woon- en werkverkeer in de regio verloopt inderdaad bijzonder moeilijk. Dagelijks kunnen we vaststellen dat er lange files zijn op de R4-Oost, de Kennedylaan, de belangrijkste ontsluitingsweg op de oostelijke kanaaloever. Ook op de R4-West gaat het verkeer steeds moeizamer. We vernemen ook dat er bij bepaalde bedrijven – Arcelor, om er maar een te noemen – bepaalde mobiliteitsproblemen zouden zijn in die zin dat werknemers moeilijk van en naar het werk zouden geraken. Met een treinverbinding zou het mogelijk moeten zijn op minder dan een half uur van Gent-Dampoort naar Zelzate te sporen. Ik kan u zeggen dat je er met de wagen al snel meer dan een uur over doet. Mijn vragen liggen dus wat in dezelfde lijn.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot deze onderhandelingen? In welk stadium zitten deze? Wanneer zou deze eventueel operationeel kunnen zijn? Is er al een schatting gemaakt van de investeringskost die met dit belangrijk project gepaard zou gaan? Is er eventueel ook al overlegd met De Lijn om te komen tot een allesomvattende oplossing in het raam van het woon- en werkverkeer? Ziet u eventueel nog andere mogelijkheden om het woon- en werkverkeer daar een beetje vlot te trekken?

02.03 Minister Inge Vervotte: De NMBS heeft een formele vraag ontvangen van Vegho voor het openstellen van industriële lijn 204 voor het woon- en werkverkeer van de werknemers in het Gentse havengebied in het raam van de bedrijfsvervoerplannen. Momenteel voert de NMBS – Directie reizigers nationaal een uitgebreid onderzoek naar de haalbaarheid van een dergelijke lijnvoering, zowel naar het sociaaleconomisch profiel van de betrokken gemeenten en de brede omgeving, de veiligheidsvereisten alsook de nodige investeringen enzovoort. Aangezien de potentieelstudie nog volop aan de gang is, is het te vroeg om nu al uitspraken te doen in verband met de mogelijke materiaalinzet en eventueel bijhorende investeringen.

Het uitgangspunt bij deze studie is het gebruik van de bestaande goederenlijn 204, dus tot aan de site van ArcelorMittal.

De NMBS heeft een formele vraag ontvangen. Indien het wenselijk en aangewezen is, zal de NMBS in een latere fase overleggen met De Lijn. De ervaring leert dat in havenbedrijven in ploegensysteem wordt gewerkt. Voor de arbeiders die 's morgens vroeg of 's avonds laat moeten werken, is de trein niet het meest geschikte vervoermiddel. Aangezien vaak nog voor- en natransport nodig is, is voor deze arbeiders een collectief busvervoer en een meer aangepaste oplossing nodig. Hiervoor zijn De Lijn of privébusmaatschappijen de meest aangewezen partners.

Het cruciale is dat men bezig is met een onderzoek. We moeten goed opletten en ervoor zorgen dat dit in samenspraak gebeurt omdat men in een ploegensysteem nog voor- en natransport nodig heeft. Dat zal allemaal mee in overweging worden genomen.

02.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

(...)

02.05 Jenne De Potter (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, we volgen dit zeker op.

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

Le **président**: La question n° 4845 de M. Flahaux est retirée.

03 Questions jointes de

- **M. Jacques Otlet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les parkings pour les navetteurs en gares de Braine-l'Alleud et d'Ottignies" (n° 4857)**
- **Mme Brigitte Wiaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le parking pour navetteurs en gare de Braine-l'Alleud" (n° 5454)**

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Jacques Otlet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de parkings voor pendelaars in de stations van Eigenbrakel en Ottignies" (nr. 4857)

- mevrouw Brigitte Wiaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de parking voor pendelaars in het station van Eigenbrakel" (nr. 5454)

03.01 Jacques Otlet (MR): Monsieur le président, madame la ministre, ma question a trait aux parkings pour les navetteurs des gares de Braine-l'Alleud et d'Ottignies en Brabant wallon.

Ces deux gares ont un rôle particulièrement important dans le développement du futur RER en drainant vers le chemin de fer un nombre de plus en plus important de navetteurs qui se rendent quotidiennement à Bruxelles.

Malheureusement et malgré les efforts consentis ces derniers mois, les parkings de dissuasion de ces deux gares restent très nettement insuffisants. À Braine-l'Alleud, les parkings situés de part et d'autre de la ligne Charleroi-Bruxelles sont sursaturés et ne permettent plus le stationnement de nouveaux véhicules de navetteurs. J'ajoute qu'ils ne permettent plus non plus aux citoyens qui veulent se rendre à Bruxelles pour y passer la journée de trouver un emplacement de parking, ce qui les oblige à emprunter leur voiture alors que ce genre de déplacement est à éviter à tout prix.

À Ottignies, les 430 emplacements récemment aménagés entre les avenues des Droits de l'Homme et Albert Ier sont déjà insuffisants pour accueillir tous les véhicules qui squattent toujours deux terrains mis gracieusement à la disposition des navetteurs par la ville, de part et d'autre de l'avenue Delvaux entre les lignes de Namur et de Charleroi. Certes, il y a encore des projets dans les cartons de la SNCB à l'avenue des Villas et à Louvain-la-Neuve, mais ces derniers ne semblent pas programmés à suffisamment court terme.

Madame la ministre, pourriez-vous me communiquer les nouvelles initiatives qui sont programmées par la SNCB pour offrir, à court terme, à ces deux gares, les emplacements de parking qui doivent impérativement accompagner les travaux du RER, si nous voulons évidemment que les investissements très lourds consentis dans ce projet important pour la ville de Bruxelles et de son hinterland soient bien rentabilisés?

Enfin, toujours dans le même ordre, je voudrais vous interpellier sur la possibilité de réserver la gratuité à ces parkings de dissuasion qui font partie intégrante de toutes les études de mobilité et de développement durable qui concernent notre capitale jusqu'à présent.

Le **président**: En l'absence de Mme Wiaux, je vous invite à répondre, madame la ministre.

03.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la SNCB Holding est au courant des problèmes de saturation des parkings de la gare de Braine-l'Alleud.

Étant donné que cette gare se trouve en plein centre-ville, nous devons faire face à plusieurs contraintes, à savoir la pression immobilière, le manque de terrains ainsi que des contraintes urbanistiques, techniques et financières. La marge de manœuvre dont dispose la SNCB Holding est dès lors très limitée et seules des solutions à plus long terme son envisageables.

Un premier parking à étages de 533 places est actuellement en cours de construction au nord de la gare de Braine-l'Alleud. Celui-ci se situe à la bifurcation de la ligne 124 Bruxelles-Charleroi et de l'ancienne ligne 115 reliant Braine-l'Alleud. Il sera mis en service dans le courant 2009. Un deuxième parking souterrain de 434 places sera construit à la suite de l'emplacement du parking existant. Le permis d'urbanisme sera introduit prochainement.

Au final, à la gare de Braine-l'Alleud, ce sont près de 1.000 places qui seront disponibles contre 328 places actuellement.

Quant à la gare d'Ottignies, la direction Patrimoine de la SNCB Holding finalise actuellement la construction d'un parking situé boulevard des Droits de l'Homme comptant 430 places en surface. Par ailleurs, TUC RAIL étudie la construction d'un parking en ouvrage de 992 places à l'emplacement du parking dit "des Villas". Une nouvelle demande de permis d'urbanisme doit être introduite pour les niveaux aériens.

Pour ce qui est de l'offre tarifaire, il n'est pas dans les intentions de la SNCB Holding d'instaurer la gratuité des parkings des 37 gares qu'elle gère, dont fait partie celle de Braine-l'Alleud. Le projet pilote "parking gratuit" pour des déplacements domicile-lieu de travail mis en place en 2005 a permis de mettre en évidence qu'il faut poursuivre les investissements dans les parkings et qu'une tarification adaptée et différenciée porte ses fruits.

La direction Patrimoine travaille aujourd'hui à la mise en place d'une nouvelle politique de gestion des parkings dont les principes de base sont les suivants: garantie de disponibilité de places pour les usagers du train, tarification différenciée en fonction du type de gare, du type d'utilisateur et du marché local, couverture des charges opérationnelles par les recettes et pas d'action décourageante vis-à-vis des transports en commun.

L'élaboration des outils de gestion en vue de mettre en place cette nouvelle politique de parkings fait actuellement l'objet d'un marché public. Cette nouvelle politique de parkings devrait entrer en application dès janvier 2009.

03.03 Jacques Otlet (MR): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour ces renseignements complémentaires. Pour ce qui concerne Braine-l'Alleud, j'entends bien qu'un nouveau parking de 530 places est en cours de construction – je l'ai d'ailleurs vu – et qu'il y a également un projet de 430 places supplémentaires en souterrain à l'emplacement du parking actuel. C'est positif mais j'aurais voulu connaître la programmation de ces 430 places en souterrain. Pour quand est-ce prévu?

Pour ce qui concerne les 992 emplacements de parking à créer à l'avenue des Villas à Ottignies, j'entends que les demandes de permis sont encore à introduire. Je voudrais plaider auprès de vous pour l'urgence absolue pour faire avancer ce dossier car la situation est devenue totalement intenable. En outre, le jour où l'administration communale appliquera à la lettre son règlement relatif à l'application de la zone bleue dans tous les quartiers entourant la gare d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, je me demande ce que feront les navetteurs, si ce n'est prendre leur véhicule pour venir travailler à Bruxelles.

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

04 Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het voorstel van de gouverneur van de provincie Limburg om het HST-station in Luik de benaming 'Liège-Limbourg' te geven" (nr. 4912)

04 Question de M. Bert Schoofs à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la proposition du gouverneur de la province du Limbourg de donner à la gare TGV de Liège le nom de 'Liège-Limbourg'" (n° 4912)

04.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag strekt ertoe wat meer te weten te komen over het idee dat de gouverneur van de provincie Limburg al meermaals heeft geopperd, namelijk om het HST-station in Luik de naam Liège-Limbourg te geven. Luik ligt nog altijd buiten Limburg uiteraard. Het is dan ook eigenaardig om de naam van een stad aan de naam van een provincie te verbinden. Er is enkele maanden geleden al een plechtige bijeenkomst geweest ter plaatse aan het station, waarbij ook de media aanwezig waren.

Ik heb een aantal meer dan kritische vragen met betrekking tot dit project, waarover u me hopelijk wat inlichtingen kunt verstrekken.

Is er met betrekking tot dit voorstel al ooit contact opgenomen met u, mevrouw de minister, door de provinciegouverneur van Limburg of omgekeerd?

Wat is het statuut van het voornemen van de gouverneur van Limburg op federaal vlak? Hoeveel vlees zit er exact aan het been?

Welke zijn uw bevindingen ter zake?

Welke voordelen zouden er volgens u aan verbonden kunnen zijn voor de treinreizigers van en naar Limburg, dat het station een andere naam krijgt?

Welke ondersteunende maatregelen op het vlak van spoorvervoer en ander openbaar vervoer – het zal zeker niet bij een naam kunnen blijven – dienen volgens u genomen te worden om dit idee te realiseren vanuit het federale werkveld? Is er bijvoorbeeld in een afstemming op het zogenaamde Spartacusplan van de Vlaamse regering voorzien of is dat volgens u overbodig?

Hoeveel zou de kostprijs van een operatie Liège-Limbourg bedragen?

Is dit voorstel überhaupt opgenomen in eender welk plan van de NMBS en/of de federale regering voor de middellange of lange termijn met betrekking tot de ontwikkeling van het spoorverkeer in Limburg? Ik veronderstel dat er toch ook aanvoerlijnen nodig zijn naar het station Liège-Limbourg, als die naam is gewijzigd.

Is er al een begin van concrete uitvoering van het plan?

Ten slotte, wanneer dat allemaal niet het geval zou zijn, mevrouw de minister, dan zou ik toch willen weten wat volgens u het lot is van het idee van de Limburgse provinciegouverneur.

04.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, sedert jaren onderhoudt de burgemeester van Maastricht, de heer Leers, contacten met de NMBS om de spoorrelaties te verbeteren tussen de Limburgse stad en Luik, dat het dichtstbijzijnde bruggenhoofd vormt voor de Nederlandse Maasstad om aan te knopen op het hogesnelheidsnet. Sinds enkele maanden zijn er trouwens aansluitingen met de Thalys in het station Luik-Guillemins.

De burgemeester van Maastricht opperde op een dag het idee dat het station Luik-Guillemins zou kunnen worden omgedoopt in het station Luik-Maastricht, vanwege zijn aantrekkelijkheid voor de Limburgers en het potentieel dat Nederlands Limburg biedt voor het station. De heer Stevaert, toen als voorzitter van de sp.a, heeft op dat voorstel gereageerd tijdens een bezoek aan de werken aan het station in april 2004, waarbij hij onderstreepte dat Luik-Guillemins de rol speelt van relaisstation voor hogesnelheidsverkeer, niet alleen voor Nederland, maar ook voor Belgisch Limburg. Er werd toen gesuggereerd het station Luik-Guillemins om te dopen in het station Luik-Limburg.

Tot op vandaag zijn er geen officiële stappen ondernomen om de stationsnaam te veranderen.

De naamsverandering van het station Luik-Guillemins zou vrijwel geen financiële gevolgen voor de NMBS-groep hebben. In dit specifieke geval moet immers de signaletica van het station volkomen worden vernieuwd, gezien het een nieuw kunstwerk betreft. De naamsverandering zou echter wel enkele gevolgen hebben voor de bewegwijzering, de verkoopsystemen, informatie op het internet en de verschillende spoorbrochures en gidsen.

Voor de reizigers uit Limburg biedt de naamsverandering op zich geen specifieke voordelen. In het Spartacusplan wordt echter de hele dienstregeling in de provincie Limburg gewijzigd om in Luik aansluiting richting Duitsland te voorzien. De gevolgen van deze drastische dienstregelingsaanpassingen op de rest van het Belgisch spoornet zijn evenwel niet onderzocht, waardoor de haalbaarheid ervan onzeker is. De NMBS zal bij de toekomstige dienstregelingsaanpassingen nagaan of een snellere overstap mogelijk tussen treinen uit Hasselt en HST-treinen naar Duitsland.

04.03 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, van harte bedankt voor uw antwoord. Het is heel verhelderend. Vandaag is bewezen hoe de ideeën van sommigen op bepaalde ogenblikken met het oog op politiek gewin worden geopperd. Ik bedoel daarmee niet u, dit is geen kritiek aan uw adres. Dat is een spelletje dat wordt gespeeld om mist bij de bevolking te spuien. Ik twijfel eraan dat heel Limburg via een naamswijziging op het spoorwegnet naar Luik en zo naar Nederlands Limburg kan worden aangesloten. Dit is gewoon gebakken lucht.

Ik dank u zeer voor uw verhelderend antwoord, mevrouw de minister. Ik zal er zeker mee naar Limburg trekken.

04.04 Minister **Inge Vervotte**: Via de HST.

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

05 Questions jointes de

- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service Point Poste" (n° 4981)
- Mme Nathalie Muylle à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste 4 à Roulers" (n° 5029)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture programmée du bureau de poste de Salzennes" (n° 5051)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les bureaux de poste et Points Poste à Malines" (n° 5160)
- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 5197)
- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le futur Point Poste à Schepdaal (Dilbeek)" (n° 5198)
- M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 5336)
- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation dans le bureau de poste d'Arlon" (n° 5356)
- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la distribution de courrier à Neuville" (n° 5357)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienst PostPunt" (nr. 4981)
- mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor 4 te Roeselaere" (nr. 5029)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande sluiting van het postkantoor van Salzennes" (nr. 5051)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postkantoren en de PostPunten in Mechelen" (nr. 5160)
- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de PostPunten" (nr. 5197)
- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het toekomstige PostPunt in Schepdaal (Dilbeek)" (nr. 5198)
- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "PostPunten" (nr. 5336)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toestand in het postkantoor van Aarlen" (nr. 5356)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de postbezorging in Neuville" (nr. 5357)

05.01 **Olivier Destrebecq** (MR): Madame la ministre, en octobre 2005, La Poste cédaient une grande partie de son capital à une société étrangère. Autre sujet de réflexion: rien que sur l'année 2007, La Poste a fermé près de 300 bureaux en février et mars et entre 400 et 500 les mois suivants, si mes informations sont exactes. Certes, de nombreux emplois ont été créés mais de nombreux autres ont été supprimés. Cette société veut transformer ce service public en une société dégageant des bénéfices substantiels, démarche qui me semble logique et honorable.

Après la suppression de ces bureaux de poste, certains ont éprouvé des difficultés, notamment les personnes âgées ne pouvant pas se déplacer jusqu'aux nouveaux bureaux de poste mais aussi les personnes n'ayant pas toujours le temps d'effectuer les diverses opérations postales, les nouveaux bureaux étant situés bien plus loin de leur domicile. De nombreux commerces affichent désormais le service Point Poste et on peut s'en réjouir mais on me dit une fois encore que les services prestés ne sont jamais aussi performants que dans un bureau de poste digne de ce nom.

C'est pourquoi je voulais vous interroger à ce sujet. Depuis le dépôt de cette question, j'ai pu lire dans la presse à la suite de votre visite dans un bureau de Diegem que 79% des clients de ces Points Poste sont satisfaits par les services qu'ils offrent. C'est ce que nous indique en tout cas Koen Van Gerven, membre du comité de direction de La Poste. Je ne mets pas ce chiffre en question mais je souligne son origine. Un peu plus bas dans le même article, pour le syndicaliste André Blaise de la CSC, secteur Poste, le service n'est pas aussi bon qu'on veut le faire croire à la population. La formation des opérateurs privés laisserait à

désirer et la discrétion des opérations ne serait pas assurée. Les postiers sont tenus quant à eux à un devoir de discrétion et de réserve. Je précise comme précédemment qu'il s'agit ici de l'avis d'un syndicaliste.

Voici mes questions. Existe-t-il une étude de la satisfaction des commerçants et des consommateurs? Est-il envisageable de mener une telle étude, surtout auprès des marchands, qui sont nos partenaires? Si une telle étude montre un aspect positif, quel sera le plan de développement de ces Points Poste?

05.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, j'ai beau connaître à peu près la réponse de la ministre et avoir étudié les options de La Poste, je ne peux néanmoins pas les accepter. C'est le sens de ma question et de beaucoup de pétitions qui circulent, et c'est le cas ici pour le bureau de poste de Salzennes.

Madame la ministre, après la fermeture des bureaux de poste de Malonne, Flawinne et Belgrade sur le territoire de la ville de Namur, la direction générale de La Poste semble avoir décidé de fermer celui de Salzennes et ce dans un délai très court. Je trouve cette idée tout à fait incompatible avec les besoins réels de la population.

En effet les gens des villages cités ainsi que les Salzinnois, soit plus de 10.000 personnes, viennent régulièrement dans ce bureau qui ne désemplit pas de toute la journée. Le personnel est d'ailleurs conscient qu'il faudrait ouvrir un deuxième guichet étant donné l'affluence à gérer. De même, ce bureau de poste joue un rôle d'attraction dans un quartier qui lutte pour maintenir des commerces de proximité et les emplois qui les accompagnent. D'ici peu, chacun devra se rendre au bureau de la grande poste de Namur, avec les problèmes de mobilité et de parking que cela implique pour beaucoup. De plus, cette poste est déjà saturée. On y fait la file avec un ticket pendant un temps infini.

Je pense à nouveau qu'il ne s'agit pas d'un bon signal donné à nos concitoyens au sujet du service public postal.

Madame la ministre, quel était le chiffre d'affaires du bureau de poste de Salzennes au cours des trois dernières années?

Confirmez-vous l'intention de fermer ce bureau de poste? Dans l'affirmative, dans quel délai?

Cette décision est-elle inéluctable ou peut-elle être remise en cause? Je pense que dans des villes comme celle-là, la coexistence de plusieurs bureaux de poste se justifie.

Un Point Poste sera-t-il ouvert dans les environs? Si oui, où et dans quel délai?

05.03 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, de uiteenzetting over de hervorming van de postkantoren en de PostPunten hebben wij hier al gehad. Uit Mechelen kwam mij echter een vraag toegewaaid over de sluiting van het postkantoor in de Nekkerspoelstraat 53. Werd voornoemd postkantoor vrijdag gesloten?

Ten tweede, wat zijn de rentabiliteitscijfers – klanten, winstgevendheid – van de vijf huidige postkantoren op het grondgebied van Mechelen?

Ten derde, wat is de verdere planning inzake het bestaan van de postkantoren op het grondgebied van Mechelen-Centrum? Wat zal er met de postkantoren in de deelgemeenten gebeuren?

Ten vierde, hoe staat het met de evaluatie van het aanbieden van bijkomende diensten in de PostPunten? Wat is in dat verband de verdere planning?

Ten vijfde, welke bijkomende diensten zullen in de PostPunten worden aangeboden?

Ten zesde, wanneer zullen de PostPunten worden uitgerust met de blauwe bussen voor het deponeren van overschrijvingen van de Bank van De Post?

05.04 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik heb ook nog enkele vragen over het PostPunt. Het thema is blijkbaar in, gezien het grote aantal vragen. Het PostPunt heeft blijkbaar iets puntigs en scherps voor de mensen, waardoor het positief is dat er zoveel vragen over en interesse voor het thema

bestaan.

In de commissie werd al naar voren gebracht dat u onlangs een PostPunt in Diegem bezocht. U stelde toen vast dat de klanten vrij tevreden waren. Dat is ook juist, maar blijkbaar zijn de mogelijkheden niet geweldig goed gekend.

Elk PostPunt dat ruim 90% van de courante diensten kan aanbieden, heeft eigenlijk een ruime waaier van mogelijkheden. De onduidelijkheid over wat men daar kan bereiken, blijkt toch nog een pijnpunt te zijn. Ik wou vragen wat wij gaan doen om nog duidelijk te maken aan de brede publieke opinie wat in de PostPunten naar service mogelijk is.

Ik kom thans tot mijn vraag over Schepdaal, die kort zal zijn. Naast Mechelen is Schepdaal ook vragende partij voor een heel punctueel PostPunt. Men heeft er alles aan gedaan om een oplossing te vinden. Een kandidaat-uitbater heeft uiteindelijk niet toegehapt.

U weet dat wij graag goed nieuws brengen. Ik wou u vragen of er voor Schepdaal een oplossing in zicht is. Zijn er nog vergelijkbare gevallen? Ik hoor dat het niet gemakkelijk is om de geschikte uitbaters te vinden. Voor hoeveel PostPunten zijn er nog dergelijke vacatures?

Voorzitter, ik dank u dat ik Antwerpen even voor mocht zijn. Iets wat ook niet alle dagen gebeurt.

05.05 Ludo Van Campenhout (Open Vld): (...) Er blijven nog veertien postkantoren over, maar er zijn inderdaad PostPunten in de plaats gekomen. PostPunten zijn vaak een zeer aanvaardbaar en valabel alternatief voor postkantoren. De mensen moeten met hun verrichtingen terechtkunnen en vaak zijn de openingsuren van PostPunten ruimer dan die van de postkantoren.

De vraag is alleen hoe in Antwerpen de inplanting van de PostPunten is gepland. Hoeveel zijn er operationeel? Wat is eigenlijk de planning voor de toekomst? Zoals collega Doomst al vroeg, welke informatiecampagne plant De Post daarvoor? Ik meen dat mensen vaak onvoldoende geïnformeerd zijn over de aanwezigheid en de meerwaarde die PostPunten bieden.

Voorts wou ik gewoon vragen op welke termijn de nieuwe werkwijze wordt geëvalueerd, bijgestuurd en mogelijk uitgebreid.

05.06 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, vous le savez, le futur des entreprises publiques et leur qualité, en milieu rural surtout et notamment en province du Luxembourg, font partie de mes grandes préoccupations.

J'ai déjà eu l'occasion de vous rappeler que le nombre de bureaux de poste par habitant en Belgique était un des plus faibles d'Europe. Pourtant, pour des considérations essentiellement financières en vue de se préparer à la libéralisation du secteur postal, notre entreprise publique ne cesse de fermer des bureaux aux quatre coins du pays. Aujourd'hui encore, il en est question.

Plus spécifiquement en province de Luxembourg, des restructurations sont en cours avec la fermeture du bureau d'Arlon Sainte-Croix et de Forrières; on s'interroge beaucoup sur ce qui arrivera à celui de Vielsam.

Pourtant les dirigeants de La Poste continuent d'affirmer que tout va bien dans le meilleur des mondes, que la clientèle est très satisfaite des services et des conseils prodigués, que le nombre de contacts avec la clientèle n'est pas vraiment en diminution parce qu'il existe des Points Poste qui, pour eux, sont la solution à tous les problèmes. En effet, toutes les opérations courantes, ou presque, pourraient y être réalisées.

Comme certains collègues y ont fait allusion, je vous voyais dernièrement dans un Point Poste du Brabant flamand; vous y disiez notamment que 90% des services disponibles dans les bureaux le sont maintenant dans les Points Poste.

Malheureusement, madame la ministre, pour les citoyens, la réalité est souvent bien différente. Si vous veniez, ne fût-ce qu'une heure, au bureau de poste central d'Arlon, le seul qui subsiste aujourd'hui pour une ville de 27.000 habitants, faire la file avec les clients, vous verriez qu'on est très très loin d'un des objectifs principaux du contrat de gestion qui consiste, soi-disant, de servir 80% des clients en 5 minutes. À mon sens, c'est quasiment l'inverse. En effet, depuis la fermeture des bureaux de proximité, il faut plus de

45 minutes pour retirer un recommandé.

Pour éviter des litiges entre citoyens, La Poste a installé des distributeurs de tickets comme dans les boucheries. C'est peut-être un progrès, mais qui ne résout pas tout. La veille des jours fériés, les files se prolongent souvent jusque dans la rue.

Une autre incohérence de La Poste, selon moi, est qu'on a ouvert un bureau de poste dans une commune voisine d'Arlon, Attert, où il n'en existait pas, mais les habitants d'Attert doivent néanmoins se rendre à Arlon Centre pour prendre possession des recommandés. Voilà qui est particulier!

Je ne critique pas en tant que telles les personnes qui gèrent les Points Poste, mais on se rend compte que leur formation laisse encore à désirer et que ce n'est pas vraiment leur métier.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire si La Poste compte prendre des mesures afin que le contrat de gestion soit respecté, donc que les files d'attente soient réduites au bureau d'Arlon, et qu'un service rapide et de qualité puisse enfin être à nouveau rendu aux habitants d'Arlon et de ses environs?

Ne pensez-vous pas qu'à certains endroits où les besoins excèdent ce qui est actuellement accessible et disponible, il serait temps que La Poste fasse marche arrière et rouvre certains bureaux supplémentaires qui rendent service aux habitants, tant en milieu rural qu'ailleurs si nécessaire?

Qu'en est-il de l'accessibilité aux moins-valides? A Arlon, le seul bureau postal est uniquement accessible par quatre ou cinq escaliers assez raides. Aucun dispositif n'est prévu pour les personnes handicapées. C'est tout à fait anormal!

Enfin, ne pensez-vous pas qu'il serait temps que les responsables de La Poste soient jugés en fonction de la satisfaction des clients et des objectifs au bénéfice des usagers, et pas seulement sur les bénéfices engrangés par l'entreprise?

Madame la ministre, ma question jointe porte sur un bureau de la commune de Vielsalm. Des gros problèmes existent pour la distribution du courrier à Neuville, qui fait partie de cette commune, dans le nord-est de la province du Luxembourg. Il arrive que les habitants soient privés de courrier pendant plus de cinq jours. En cause, le manque d'effectifs: le personnel est peu nombreux, et si le facteur titulaire prend congé et que son remplaçant tombe malade, le courrier n'est pas distribué.

Cette situation n'est pas propre à ce seul village: d'autres entités de la commune de Vielsalm comme Rencheux ou Goronne sont confrontées aux mêmes problèmes. Nous ne sommes donc pas optimistes quant à l'avenir du service postal dans une région comme celle-là, surtout que les restructurations prévues sembleraient menacer également le bureau de poste de Vielsalm dans sa configuration actuelle.

La Poste est-elle au courant de la situation vécue par les habitants de Neuville? Quelle solution compte-t-elle apporter pour que les habitants puissent recevoir leur courrier dans un délai normal, en principe J+1? Ne pensez-vous pas que du personnel supplémentaire devrait être engagé là où c'est nécessaire, afin de pouvoir effectuer la distribution dans les meilleures conditions et dans le respect du contrat de gestion? Pouvez-vous me faire part des décisions prises par La Poste concernant le bureau de Vielsalm?

05.07 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, des enquêtes de satisfaction ont été réalisées et continuent à l'être auprès des commerçants Points Poste et des clients de La Poste. Entre 2004 et 2006, lors des phases de test et d'évaluation des Points Poste, la satisfaction a été mesurée de manière régulière, afin de confirmer ou de renforcer les axes de collaboration entre les parties concernées. Ceci a permis d'affiner le concept avant sa mise en place progressive qui a démarré l'année passée. Pour la suite, et sur la base des contrats qui lient La Poste et les commerçants gérant un Point Poste, la satisfaction des commerçants est évaluée de manière continue dans le cadre d'une relation professionnelle.

En ce qui concerne les clients, la dernière enquête de satisfaction réalisée auprès de ceux-ci en février 2008 montre que 79% des clients se déclarent satisfaits des services rendus au sein de leur Point Poste. La Poste reste attentive à ces études et continue à adapter le concept de Point Poste en vue d'offrir un meilleur service. Ainsi, à titre d'exemple, des boîtes bleues, permettant aux clients de la Banque de La Poste de déposer leurs virements, seront progressivement mises en places dans le courant des mois de mai et de juin dans les Points Poste. L'introduction de nouveaux services est à l'étude, mais un calendrier plus précis ne

peut être donné à ce stade.

Dans le courant des mois qui viennent, La Poste va continuer à transformer son réseau de points de vente pour arriver mi-2009 à un réseau mixte composé de 650 bureaux de poste et de 650 Points Poste, comme convenu dans le contrat de gestion signé en 2005.

La fermeture de ce bureau de poste s'inscrit dans le cadre d'un plan de transformation que mène La Poste et respecte toutes les exigences du contrat de gestion. Par conséquent, ce bureau de Salzinnes fermera à une date qu'il convient encore de fixer. Cette fermeture sera précédée de l'ouverture d'un Point Poste dont l'attribution doit se faire au candidat concerné rapidement et pour lequel la date de l'ouverture ne peut encore être fixée.

Voor Mechelen is het zo dat De Post mij bevestigt dat het postkantoor in de Nekkerspoelstraat gesloten zal worden op 26 mei, vandaag dus. Het postale netwerk in Mechelen zal na de reorganisatie bestaan uit twee kantoren en minimaal vijf PostPunten. De problematiek van het kantorennetwerk stelt zich in globale termen. Het netwerk van postkantoren is globaal verlieslatend en de rentabiliteitscijfers per kantoor of agentschap zijn niet relevant en worden onder meer om concurrentieredenen ook niet meegedeeld.

De vraag van de heren Doomst en Van Campenhout was of er reeds initiatieven zijn genomen. In het kader van het sluiten van postkantoren en het openen van PostPunten worden lokale campagnes georganiseerd op basis van enerzijds huis-aan-huisfolders. De Post plant ook specifieke campagnes, zowel op lokaal als op nationaal vlak, te organiseren. Dit wordt momenteel bekeken en kan verschillende vormen aannemen, onder andere affiches, huis-aan-huisfolders, internet, de klantendienst van De Post, enzovoort.

Met betrekking tot Schepdaal is er een unieke situatie in de reorganisatie van De Post. Deze zoekt nog naar een PostPunt. Het is belangrijk om te onderstrepen dat de zoektocht naar partners om PostPunten uit te baten volgens een openbare aanbesteding moet gebeuren. De Post stelt alles in het werk om in dat geval een PostPunt te kunnen opstarten.

Wat de situatie in Antwerpen betreft, zijn er in deze fase van de reorganisatie achtentwintig postkantoren en zeventien operationele PostPunten. Het is de bedoeling om uiteindelijk tot een netwerk te komen van veertien postkantoren en minimaal zesentwintig PostPunten.

La Poste travaille constamment à la mise en place de solutions visant à améliorer la qualité des services à sa clientèle. En cette période de changements importants, certains bureaux connaissent des périodes d'adaptation plus difficiles que d'autres.

Le système de ticket que vous mentionnez n'a pas pour but d'éviter les litiges entre citoyens mais bien de permettre au bureau d'améliorer le temps d'attente, les données du nombre de clients et de leur temps d'attente. Cela permet ainsi de prendre des initiatives ciblées d'amélioration.

Je ne pense pas que La Poste doive faire marche arrière dans son plan de transformation.

La poursuite de celui-ci est vitale à la survie de l'entreprise. De plus, un arrêt de la mise en application de ce plan ne serait pas juste à l'égard d'autres communes qui ont subi des changements.

La densité du réseau reste inchangée par le remplacement des bureaux de poste par des Points Poste. La Poste reconnaît cependant que les services offerts par les Points Poste ne sont pas encore assez connus et que des efforts doivent encore être fournis afin de faciliter la reconnaissance de ceux-ci auprès de ses clients.

Un projet est actuellement à l'étude sur le bureau d'Arlon afin de permettre l'accessibilité de celui-ci aux personnes à mobilité réduite.

Enfin, la satisfaction des clients fait également partie intégrante de l'évaluation des responsables de La Poste; il n'est donc pas seulement question de rentabilité. Cette dernière est toutefois indispensable et garante de la pérennité du service de l'entreprise.

Renseignements pris auprès de La Poste concernant la distribution du courrier à Neuville en province du Luxembourg par une seule tournée-desserte, il semble que suite à des absences exceptionnelles et

inopinées de plusieurs agents, la tournée en question n'ait pu être assurée deux jours d'affilée au mois de mars. Il s'agit, depuis le début de l'année, du seul problème que le village de Neuville ait rencontré en matière de distribution du courrier. Les habitants de ce hameau n'ont donc jamais été privés de courrier pendant d'autres périodes. La non-distribution de correspondance pendant ces deux jours constituait donc un événement exceptionnel puisque la gestion du bureau de poste de Vielsalm ne pose actuellement aucun problème. La situation de ce bureau étant actuellement tout à fait satisfaisante, aucune mesure particulière n'est envisagée pour le moment.

05.08 Olivier Destrebecq (MR): Madame la ministre, je voudrais simplement vous remercier pour votre réponse qui me permet d'être rassuré quant aux problématiques que j'ai soulevées.

05.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je constate que de nombreux collègues, y compris de la majorité ou qui en faisaient partie, regrettent cette évolution de La Poste qui ne va pas dans le sens du meilleur service pour tous.

Vous avez parlé de rentabilité. Selon moi, ce terme a ses limites, notamment en matière de service au public. Cet argument doit être envisagé au-delà de l'entité postale en tant que telle. Ici, j'ai mis en évidence le cas d'un bureau de poste qui joue un rôle important dans le cadre d'un maillage commercial et de la sauvegarde d'emplois de PME, voire de très petites entreprises qui tentent de survivre dans le contexte qui est le nôtre.

Je ne peux accepter votre argument selon lequel le changement ayant été entamé, il est désormais impossible de faire marche arrière. Votre réponse ne me satisfait donc pas.

05.10 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mevrouw de minister, u zei dat er vijf PostPunten gepland waren voor Mechelen. Hoeveel zijn er nu effectief operationeel?

05.11 Minister Inge Vervotte: Ik weet het niet.

05.12 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Ik zal mijn vraag opnieuw stellen, maar dan schriftelijk.

05.13 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik houd aan uw antwoord een positiever gevoel over dan sommige collega's. Ik blijf het PostPunt bekijken als een mogelijkheid om actief de gemeenschap nauwer te betrekken bij het gebeuren.

Voor Schepdaal is het mij niet duidelijk. Moeten wij nog even geduld oefenen? U zei namelijk dat het openbaar gebeurt. Mijn aanvoelen is dat de lokale overheden ook hun taak hebben, en die misschien nog veel meer moeten opnemen, om het bekend te maken. Wij hebben onze infokanalen, netwerken en structuren. Ik vind dat wij, als lokale overheden, "postpunter" moeten denken en handelen. Ik engageer mij daartoe.

05.14 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw positief antwoord.

05.15 André Perpète (PS): Madame la ministre, (...) (*Intervention hors micro*)

Cela ne devrait toutefois pas arriver. De tels cas devraient être prévus. Il faudrait une équipe mobile qui puisse distribuer le courrier quand des absences imprévues se produisent.

Pour le bureau d'Arlon, je trouve que c'est plus grave. Il n'est pas normal qu'un service public ferme ses bureaux en mettant les handicapés à la porte des services postaux. Puis, on envisage une étude dans l'espoir qu'elle soit positive et qu'un budget soit ficelé, en se disant que, dans deux ans, les handicapés pourront peut-être se rendre à la poste d'Arlon. C'est scandaleux! Si vous n'en êtes pas directement responsable, cette conception n'en reste pas moins révoltante.

De plus, si l'on réduit le nombre de bureaux de poste, que l'on laisse alors suffisamment de guichets ouverts, afin que, globalement, le temps d'attente ne soit pas supérieur. Or il l'est très nettement.

05.16 Minister Inge Vervotte: Ik wil nog een algemene repliek geven, omdat ik problemen blijf hebben met de teneur in de commentaar betreffende de PostPunten. Ik meen dat er heel wat positieve elementen zijn

aan het systeem van de PostPunten, die gebaseerd zijn op vragen van de klanten, die op een gedifferentieerde manier gebruik willen maken van deze dienstverlening.

Ik ben het dus absoluut oneens met het feit dat er eenzijdig negatief wordt gekeken naar de PostPunten.

Inzake de opmerkingen die hier gemaakt werden over de toegankelijkheid voor personen met een handicap, kan ik zeggen dat ik de eerste ben om de toegankelijkheid te onderschrijven en ook cruciaal te vinden voor zoveel mogelijk diensten. Ik stel alleen vast dat in het bestaande postkantorennetwerk, zeker en vast ook niet alle postkantoren toegankelijk zijn voor personen met een handicap. Bij de modernisering van al die kantoren, moet toegankelijkheid natuurlijk wel mee in de planning worden vooropgesteld. Vaak wordt vergeten in welke toestand veel van die postkantoren zich bevonden en tegenwoordig nog steeds bevinden. Vaak waren er postkantoren die niet meer voldeden aan veiligheidsvoorschriften of aan toegankelijkheidsvoorschriften die men thans mag verwachten. Heel de zaak van de toegankelijkheidsproblematiek is ook expliciet meegenomen in de gesprekken met De Post zelf. Ik vind het heel belangrijk, wanneer er PostPunten worden geopend, dat ook het aspect van de toegankelijkheid aan bod komt.

Ondertussen heb ik vernomen dat er in Mechelen reeds vijf PostPunten actief zijn.

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

06 Questions jointes de

- **M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'incident rencontré par l'Eurocity Bruxelles-Zurich" (n° 5109)**

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "un incident sur un train Eurocity reliant Bruxelles à Zurich" (n° 5171)**

06 Samengevoegde vragen van

- **de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het incident met de Eurocity Brussel-Zurich" (nr. 5109)**

- **de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "een incident op een Eurocitytrein op de lijn Brussel-Zürich" (nr. 5171)**

06.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, en date du 5 mai 2008, l'Eurocity Bruxelles-Zurich a fait l'objet d'un épisode tragi-comique. Il aurait pu être plus tragique car la dernière voiture s'est totalement désolidarisée du convoi. Je m'empresse de dire que, comme vous le savez, il n'y a pas eu de blessés même s'il semble que les consignes n'aient pas été respectées par les voyageurs. Cela n'arrive pas tous les jours, du moins je l'espère, mais vous me le direz par les statistiques.

Quelles sont les consignes qui ont été données et qui n'auraient donc pas été respectées par les voyageurs?

À ce jour, connaît-on la cause de cet incident?

Est-ce que réellement, comme l'a laissé sous-entendre la SNCB, cet événement serait sans danger. Imaginons que cela pourrait se reproduire, même si je ne le souhaite pas. Peut-on réellement affirmer qu'il n'y a aucun danger?

Si cet incident pouvait se répéter, quelles sont les mesures à entreprendre et à conseiller dans ce type d'événement?

06.02 **André Perpète** (PS): Madame la ministre, j'aborde bien le même sujet que M. Crucke.

La presse s'est fait l'écho d'un incident tout à fait exceptionnel, heureusement, qui s'est produit sur la ligne Bruxelles-Zurich, à hauteur de Marche-en-Famenne, le 5 mai dernier. Le dernier wagon s'est détaché et désolidarisé du reste du train.

Grâce à un système d'alarme qui, lui, a fonctionné, le conducteur s'en est rendu compte, s'est arrêté 200 mètres plus loin, a fait marche arrière. On a alors rattaché le wagon et continué.

La presse disait que ce type d'incident est rare, peut-être une fois tous les dix ans. Tant mieux!

Il n'y a pas eu de blessés. C'est également très heureux. Mais, même s'il n'y a pas eu de collision ni quoi que ce soit d'autre, on se demande tout de même comment de tels faits peuvent se produire.

Est-ce la vétusté du matériel qui devrait être mise en cause? Je n'ai pas l'impression car il y a de gros efforts qui sont consentis en la matière.

S'agit-il d'un problème mécanique? Est-ce une erreur humaine à l'accrochage des wagons? Je n'en sais rien mais cela pose des questions, d'autant que la SNCB semble avoir décidé de ne pas donner d'informations sur l'incident.

Disposez-vous d'informations complémentaires sur ce qui s'est réellement passé? Quelles en sont les causes?

Par ailleurs, même si selon la SNCB un accident avec un autre convoi était impossible, j'aurais voulu savoir quelles mesures sont prises lorsqu'une telle situation intervient en ce qui concerne la sécurité des passagers à bord du train concerné mais aussi des trains qui circulent sur la même ligne?

06.03 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, la quatrième partie du manuel d'accompagnateur de train précise les mesures à prendre conjointement par le personnel de conduite et d'accompagnement pour la sécurisation des lieux. Ceux-ci disposent à cet effet de moyens de communication et de signaux mobiles. Cette matière est commentée durant les formations fondamentales et permanentes du personnel d'accompagnement.

Le conducteur a bien sécurisé les voies voisines conformément à la procédure établie; et les passagers ont bien été informés par l'accompagnateur de train des consignes de sécurité à respecter.

Notons toutefois que le risque que les voyageurs sortent des voitures à l'arrêt ne peut être totalement écarté en raison du déverrouillage automatique des portes lorsque la vitesse de la voiture atteint 5 km/h, suivant la norme de l'Union internationale des chemins de fer.

L'incident n'a pas provoqué de blessés. Ensuite, la SNCB a répondu aux questions de la presse en s'appuyant sur l'information disponible à ce moment-là. Vers 09.14 heures, à proximité de Marche-en-Famenne, le conducteur du train E91 avait constaté la vidange de la conduite de frein automatique, provoquée par le désaccouplement entre la première et la deuxième voiture du convoi. Le système de freinage installé sur le matériel ferroviaire est, en effet, conçu de manière à provoquer un freinage d'urgence lors d'un désaccouplement accidentel.

Les enquêtes en cours doivent encore déterminer la cause et la responsabilité exactes de cet incident. Tant pour le matériel que pour la signalisation ferroviaire, des dispositifs sont installés afin d'éviter qu'un accident ne survienne. Ainsi, dans le cas de la désolidarisation d'un convoi, le système de freinage provoque immédiatement l'immobilisation des deux parties du train. Quant au système de signalisation, il garantit que le tronçon occupé ne pourra pas être parcouru par un autre convoi dans l'un ou l'autre sens.

En service voyageurs, des incidents de cette nature sont extrêmement rares: en 2007, néant; en 2006, un; en 2005, un; en 2004, deux; en 2003, néant, en 2002, un; en 2001, un. De plus, les cas recensés ne se sont pas tous produits en présence de voyageurs ni dans les mêmes circonstances de l'incident évoqué dans la question.

06.04 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre de sa réponse. L'incident est digne des meilleurs westerns, où l'on peut voir parfois des wagons immobilisés. Toutefois, ici, il ne s'agit pas de la conquête de l'Ouest, mais d'un problème survenu dans l'est du pays.

Vous avez parlé d'un manuel. Je sais que, pour d'autres modes de transport, tels que l'aviation, des consignes sont données aux passagers.

Il serait peut-être nécessaire de disposer d'une information visuelle dans le train, qui aurait pour but de diminuer les risques. Dans ce cas-ci, livrer une information afin d'éviter que les voyageurs quittent le wagon pour se rendre sur les voies. Un tel visuel attirerait l'attention du voyageur sur les risques inhérents au

transport ferroviaire.

J'ai bien pris note de l'enquête technique en cours. Quel délai est-il prévu pour la mener à terme? Sommes-nous astreints à revenir vers vous dans quelques semaines ou mois pour une explication?

06.05 **André Perpète** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. En souriant, j'ajouterai que je suis heureux d'avoir confirmation que les désaccouplements accidentels sont exceptionnels à la SNCB!

07 **Interpellation et questions jointes de**

- M. Jean-Luc Crucke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'instauration d'un service minimum à la SNCB" (n° 5125)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la nouvelle grève à la SNCB au départ des gares de Charleroi, Chatelet et Walcourt" (n° 5165)
- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'échec annoncé de l'accord social proposé" (n° 5176)
- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève non annoncée des conducteurs de train du dépôt de Charleroi" (n° 5185)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le rejet du protocole d'accord social par les syndicats de la SNCB" (n° 5204)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le dialogue social à la SNCB" (n° 5252)
- M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service minimum à la SNCB" (n° 60)
- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève de 24 heures sur le rail belge et le malaise social à la SNCB" (n° 5530)

07 **Samengevoegde interpellatie en vragen van**

- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de invoering van een minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 5125)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe staking bij de NMBS in de stations Charleroi, Chatelet en Walcourt" (nr. 5165)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde mislukking van het voorgesteld sociaal akkoord" (nr. 5176)
- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de niet-aangekondigde staking van de treinbestuurders van de stelplaats Charleroi" (nr. 5185)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verwerpen van het ontwerp van sociaal akkoord door de vakbonden bij de NMBS" (nr. 5204)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het sociaal overleg bij de NMBS" (nr. 5252)
- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 60)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de 24 urenstaking bij het Belgische spoor en de sociale onrust bij de NMBS" (nr. 5530)

07.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, au moment où j'ai déposé cette question, celle-ci visait un des deux types de grèves de la SNCB. Il y a, d'une part, les grèves sauvages, comme celle qui s'est produite à Charleroi où les conducteurs avaient débrayé à ce point soudainement que tous avaient été pris par surprise. Pour une question d'équilibre linguistique, je prends également l'exemple d'Ostende où une grève avait été déclenchée du fait que quelques clandestins se trouvaient sur les voies. D'autre part, il y a la grève générale où le blocage est total. Nous l'avons vécue il y a peu de temps et nous en avons parlé en séance plénière la semaine dernière. Certains syndicats se vantaient d'ailleurs du succès de la grève, étant donné qu'aucun train n'avait circulé. C'était également un succès pour les navetteurs qui, ce jour-là, ont emprunté leur voiture, car, contrairement à ce qui avait été annoncé, ce n'était pas la "pagaille"! Personnellement, je ne suis jamais rentré aussi facilement à Bruxelles que ce jour-là!

Néanmoins, tout cela a évidemment un coût. On parle d'une quarantaine de millions d'euros pour cette journée de grève. Quel qu'en soit le montant, je considère qu'il est toujours trop élevé. De plus, je ne peux pas admettre que quelques milliers de personnes, environ 34.000, bloquent un million d'autres personnes, d'autant plus que tous n'étaient pas volontaires pour faire grève. La veille même, je rencontrais des contrôleurs qui se disaient non grévistes mais qui ont été pris dans le mouvement.

Madame la ministre, j'en viens au sujet de ma question, à savoir le service minimum. Le phénomène de la grève dans un service public est abordé dans l'accord gouvernemental. Qu'on l'appelle "service minimum" ou "la continuité du service public" m'importe peu; je ne vais pas me formaliser sur le nom. Le principe est le suivant: il s'agit d'un mode de transport public, c'est-à-dire financé en grosse partie par de l'argent public, que l'on utilise ou non ce type de transport. En outre, il y a un monopole pour ce qui est de l'utilisation du rail.

Madame la ministre, où en êtes-vous dans ce dossier? Je vous avais déjà interrogée à ce sujet au mois de janvier et vous m'aviez répondu que vous examineriez, dans le cadre de la concertation sociale, la possibilité de répondre à l'accord gouvernemental. Je ne demande pas mieux qu'il y ait concertation. Je souhaite d'ailleurs qu'elle puisse aboutir mais je dis clairement qu'à défaut, la loi doit prendre ses responsabilités. C'est alors au législateur de définir ce qu'il en est au niveau du service minimum.

Dans le même ordre d'idées, suivant une de mes propositions en commission au mois de janvier, nous avons décidé d'entendre des interlocuteurs, d'auditionner ceux qui sont impliqués dans ce dossier. Je tenais à rappeler ce qui avait été décidé. Je sais que mercredi, une nouvelle proposition est à l'ordre du jour de la commission mais il y avait une demande d'audition et je tiens à ce que cette dernière ait lieu.

Madame la ministre, peut-on considérer qu'il y a des cas d'abus du droit de grève et que dans ces cas, on doit pouvoir poser la question des responsabilités? Récemment, la SNCB aurait été condamnée à rembourser une année d'études à un étudiant qui était arrivé en retard à ses examens et qui a échoué à cause de ce retard. On tombe là dans ce qu'on appelle les cas de responsabilité. J'attire l'attention de tous ceux qui voudraient jouer avec cela.

Deuxièmement, il y a également un devoir d'information. Je peux comprendre que la SNCB elle-même soit surprise par ces grèves sauvages. Il n'empêche qu'il faut informer l'utilisateur de la manière la meilleure et la plus rapide. Souvent dans cette commission, on revient sur ce besoin d'information. À Charleroi comme à Ostende, les clients de la SNCB n'ont pas été informés en temps et en heure.

Troisièmement, je voudrais vous interpeller sur les chiffres. J'ai vu vos réponses sur le besoin de service minimum qui arguaient d'un besoin trop important de personnel pour faire circuler des voitures à certaines heures. D'autres avancent des chiffres diamétralement opposés. J'aimerais qu'on puisse objectiver le problème. Je ne veux pas dire que je ne crois pas la ministre ou mes collègues mais j'aimerais une procédure contradictoire et objective capable de nous apprendre combien de personnes sont nécessaires à la circulation d'autant de trains pendant une heure, histoire que ce point ne prête plus à discussion.

Enfin, vous avez dit qu'il fallait mobiliser trop de personnel pour ce service minimum. Je vous demande alors pourquoi c'est possible en Italie, en Autriche, au Danemark et même à Paris qui a comme ressemblance avec la Belgique qu'on y trouve le même nombre d'habitants. Si c'est possible ailleurs, pourquoi cela ne le serait-il pas ici?

07.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, si je partage une grande partie des préoccupations de M. Crucke, je ne partage pas pour autant ses solutions. Je voudrais revenir sur cette loi des séries et l'horrible mois de mai qu'ont vécu les navetteurs, sur les responsabilités de la direction de la SNCB. Je ne reviendrai pas sur le moment mal choisi pour l'annonce de l'augmentation du salaire d'un de ses directeurs.

J'aborderai également la responsabilité de la ministre de tutelle. Nous nous trouvons aujourd'hui face à un problème de confiance, à la fois au sein de l'entreprise, entre la direction et les travailleurs, et entre l'entreprise et les usagers. La grève est toujours un échec, qu'il faut essayer d'éviter. Lorsqu'il y a grève, c'est qu'on a loupé les étapes précédentes.

Des grèves, il y en a eu plusieurs. Il y a tout d'abord eu une grève spontanée le mercredi 7 mai dans la région de Charleroi et du sud-est de la province de Namur. Avez-vous des explications à fournir sur les causes exactes de cette grève spontanée? Quels contacts ont-ils été pris avec les organisations syndicales à ce propos?

Ensuite, un préavis de grève n'a pas pu être levé parce que les négociations ont échoué. Sur quoi portaient les désaccords? Qu'a mis sur la table la direction de la SNCB pour essayer d'aboutir à un accord? Madame

la ministre, êtes-vous intervenue ou avez-vous choisi de ne pas le faire? Dire que la situation vous préoccupait aurait pu être un signe vis-à-vis des travailleurs et des organisations syndicales, mais aussi des navetteurs. Il s'agissait en effet de la première grève générale depuis longtemps. Et vous auriez pu communiquer à cet égard qu'en tant que ministre, vous n'aviez pas envie d'assumer cela, même s'il s'agit d'une entreprise publique autonome. Vous auriez pu monter au créneau pour essayer de mettre tout le monde d'accord!

Pour terminer, j'aimerais intervenir sur la grève en tant que telle et sur le phénomène de pré-grève. On a en effet constaté, sur les lignes Bruxelles-Mons-Quévy et Bruxelles-Tournai, qu'il y avait déjà eu des problèmes de circulation la veille du jour annoncé. S'agit-il d'un phénomène nouveau de pré-grève? Et nous avons aussi connu la post-grève, puisqu'il a fallu pas mal de temps pour remettre les trains sur les rails. Cela peut se comprendre, mais dès lors qu'on est face à un préavis de grève, on aurait pu essayer d'organiser celle-ci pour qu'elle se termine effectivement à l'heure dite.

Madame la ministre, pouvez-vous nous fournir quelques informations sur ces événements de pré-grève? Qu'avez-vous entrepris pour éviter la grève?

Pour vous, entre l'intransigeance syndicale et la maladresse patronale, où se situent les responsabilités relatives à cette grève?

Enfin, qu'allez-vous faire pour contribuer à restaurer, d'une part, le dialogue social au sein de l'entreprise et, d'autre part, la confiance des usagers à l'égard de la SNCB?

07.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, madame la ministre, j'ai introduit deux questions à ce sujet. La première avait été déposée il y a quelque temps déjà, bien avant qu'on sache que les négociations en vue d'un accord social allaient capoter. À cette époque, je voulais vous demander quel était votre sentiment par rapport aux négociations en cours.

Aujourd'hui, la grève a eu lieu. J'aimerais rappeler que les travailleurs et les organisations syndicales représentatives des travailleurs ont principalement dénoncé une flexibilité nettement plus importante demandée par la direction, une augmentation très faible des diverses primes et des avancées que j'ose qualifier de pelliculaires en termes d'aménagement de fin de carrière.

Les négociations ont pris trois mois et la grève a eu lieu dans les conditions de respect du droit, à savoir qu'il y a eu préavis et que ce préavis a été respecté dans les heures habituelles des chemins de fer, soit de 22 heures à 22 heures.

J'ajouterai que Georges Debunne avait coutume de dire que la meilleure grève est celle qu'on ne fait pas. On n'est plus obligés de la faire vu la découverte d'un terrain d'accord social. Ce ne fut pas le cas ici: la direction de la SNCB elle-même a reconnu le blocage.

La grève s'est donc déroulée. À présent, au lieu d'instrumentaliser le mécontentement populaire, de relancer des idées stériles parce qu'impraticables, surtout en termes de sécurité pour les voyageurs, il s'agirait aujourd'hui d'encourager la reprise et le renforcement du dialogue social entre les partenaires.

C'est pourquoi je vous pose cette question: avez-vous eu un contact avec la SNCB, ses partenaires sociaux et organisations syndicales afin d'étudier la possibilité de relancer ce dialogue social? Si oui, où en est-on dans cette procédure? Voilà le sens de mon intervention.

En outre, en comparant la situation en Belgique avec celle d'autres pays, on observe que notre modèle de concertation sociale est très avancé et envié à l'étranger; il nous permet souvent de fonctionner dans la paix sociale. D'autre part, le taux de syndicalisation en Belgique est si important qu'on devrait parler de réquisition au lieu de service minimum, comme dans d'autres pays: il s'avèrerait impossible chez nous et présenterait bien des dangers.

07.04 David Lavaux (cdH): Une grève paralysant les trains au départ de la gare de Charleroi a eu lieu le mercredi 7 mai et a touché plus particulièrement la ligne reliant Charleroi à Erquelinnes. En effet, la gare de Charleroi est le seul point d'attache d'Erquelinnes au réseau.

Des négociations sont en cours pour obtenir un accord social, mais elles sont en mauvaise voie; depuis que

la question a été posée des grèves ont eu lieu. Cet accord social risque d'amener d'autres perturbations à court terme.

Madame la ministre, qu'envisagez-vous pour régler le problème des arrêts de travail non annoncés qui portent fortement préjudice aux usagers du rail? Sont touchés les étudiants, qui arrivent en période d'examens, les demandeurs d'emploi qui se présentent à un entretien d'embauche ou encore les personnes qui n'ont pas d'autre solution que les transports en commun pour se mouvoir dans le pays.

Pourriez-vous également me dire quels moyens vous souhaitez mettre en œuvre pour dédommager les voyageurs victimes de cette grève?

07.05 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega Crucke heeft hier het debat over de minimale dienstverlening opnieuw willen lanceren. Wij hebben ook gezien op de dag van de syndicale actie dat er een welles-nietesspelletje was tussen u en minister Van Quickenborne. Aan degenen die zeggen dat een minimale dienstverlening mogelijk is vraag ik hoe zij dat zien en hoe zij dat praktisch willen organiseren. Dat is immers nuttig voor het debat en moet verkozen worden boven het welles-nietesspelletje.

Er werd hier ook reeds aangehaald dat er een economische schade was van 40 miljoen euro. Er zijn in de regering een aantal mensen die dingen naar de Nobelprijs voor de Economie. Onmiddellijk, terwijl de syndicale actie nog bezig was, de kostprijs van de economische schade en de kostprijs van de actie voor de tv-camera's beramen, is natuurlijk niet iedereen gegeven. Ik denk dus dat de Nobelprijs voor de Economie volgend jaar naar ons land kan gaan, naar een lid van de regering.

Ik kom aan mijn actuele vragen, buiten de beschouwingen die ik net gemaakt heb.

Ten eerste, op welk punt is het sociaal overleg gestruikeld? Is het correct dat de vakorganisaties niet alleen de koopkracht te beperkt vonden, maar dat het vooral ging over de aanpassing van het sociaal statuut?

Ten tweede, is er opnieuw een marge om de onderhandelingen succesvol te kunnen afronden en aldus een nieuwe staking te vermijden? Ik ben het immers eens met collega Camille Dieu. De beste syndicale actie is geen syndicale actie, want dat wil zeggen dat er een oplossing gevonden werd.

07.06 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in het regeerakkoord staat: "Met de vakbonden van het overheids personeel zal de regering het overleg voortzetten over een afsprakenkader voor de continuïteit van de dienstverlening. De regering wenst dat dit overleg wordt afgerond voor het einde van de zomer." Dat is dus voor 21 september.

Het is natuurlijk maar de vraag of die datum zal gehaald worden. Wij moeten ons trouwens ook de vraag stellen wat de continuïteit van de dienstverlening betekent. De tegenstanders van de minimale dienstverlening zullen dit uiteraard aangrijpen om te zeggen dat het niet om een minimale dienstverlening gaat ingeval van staking.

Doorgaans wordt het begrip continuïteit van de dienstverlening gelijkgeschakeld met minimale dienstverlening. In dat opzicht was zelfs, heb ik gemerkt, CD&V, voor u minister werd, voorstander, althans toch als ik de pers mag geloven, van een minimale dienstverlening.

U hebt zelf hier in de commissie, in antwoord op een interpellatie van de heer Van den Eynde, dat begrip continuïteit van de dienstverlening gedefinieerd als het "te allen tijde zoeken naar manieren om sociale conflicten te vermijden en onaangekondigde en spontane acties toch aan te kondigen".

Dat is wat u onder continuïteit van de dienstverlening verstaat. Dat is echter geen minimumdienstverlening.

07.07 Minister Inge Vervotte: (...)

07.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik heb het begrepen. Ik kom daarop straks terug. We zullen straks wel een actie ondernemen om ervoor te zorgen dat het wel degelijk over de minimumdienstverlening gaat. U zult het nog wel zien.

Op Open Vld en MR na is blijkbaar geen enkele regeringspartij gewonnen voor die minimumdienstverlening.

De discussie wordt nu op het scherp van de snede gevoerd met allerlei rekensommetjes om te bewijzen dat het al of niet mogelijk zou zijn.

We weten dat het mogelijk zou zijn. Ik meen dat de heer Crucke heeft gezegd dat we maar eens moeten kijken naar een aantal ons omringende Europese landen waar het wel degelijk mogelijk is. Het is dus geen kwestie van kunnen, maar van willen.

Ons standpunt is het volgende. Wij pleiten voor een minimumdienstverlening. Het is onaanvaardbaar dat de gewone Vlaming opnieuw de dupe is van een zoveelste actie van de vakbonden. Van een door de belastingbetaler gefinancierde spoorwegmaatschappij mag worden verwacht dat zij in de eerste plaats oog heeft voor de belangen van de reizigers.

Wij steunen uiteraard het NMBS-personeel dat zijn job overigens niet zelden in heel moeilijke omstandigheden naar behoren probeert uit te voeren. Onze kritiek is gericht aan het adres van de vakbondsbazen en aan de politiek benoemde NMBS-top die er maar niet in slaagt de nationale spoorwegmaatschappij, die jaarlijks vele miljarden overheidsgeld ontvangt, efficiënt te organiseren.

Mijnheer Van Campenhout, van een beperking van het stakingsrecht kan geen sprake zijn, maar stakers mogen niet verhinderen dat werkwillige Vlamingen zich naar hun werkplek begeven.

Ik lees in het federaal regeerakkoord dat het overleg over de continuïteit van de dienstverlening wordt voortgezet. Ik zou graag van de minister de eerste tussentijdse resultaten vernemen. Ik verneem ook graag hoe het zit met de minimumdienstverlening. Ik stel deze vraag veiligheidshalve. Wat is het standpunt van de regering? Wat is de stand van zaken daaromtrent?

07.09 Inge Vervotte, ministre: Chers collègues, ma priorité absolue est d'éviter les actions spontanées qui empêchent les voyageurs de prendre leur train ou de voyager confortablement. Les actions de grève annoncées sont évidemment également à éviter, dans la mesure du possible. Cependant ces dernières permettent aux voyageurs de s'organiser à l'avance.

Lors d'une précédente réunion de cette commission, j'ai répondu que ce dossier sera traité au sein du gouvernement et aussi en concertation avec les partenaires sociaux. Je trouve important de pouvoir prévenir les interruptions de travail spontanées grâce à la concertation sociale. Je souhaite obtenir par ce biais un cadre d'accord afin d'arriver à la continuité du service public.

L'instauration d'un service minimum serait théoriquement idéale, mais risque d'être difficile à mettre en œuvre tout en assurant la sécurité des voyageurs et du personnel.

En tout cas, la possibilité sera étudiée sur la base de données objectives et chiffrées. Ainsi, j'ai l'intention d'obtenir un accord, par le biais de la concertation sociale, afin d'assurer la continuité du service public avant la fin de l'été. Je rappelle que nous sommes le 26 mai.

Misschien toch even meer algemeen omdat er ook wat gesproken wordt over Europa en andere landen. Als we het debat verder ten gronde gaan voeren en een vergelijking maken met andere landen, moet men weten wat men vergelijkt en op basis waarvan. Vandaag moet, mijns inziens, in eerste instantie nog meer consultatie plaatsvinden op verschillende niveaus.

Over het laatste punt is de vergelijking gemaakt met Frankrijk. Het is misschien toch wel nuttig om te vertellen dat dit ook in afspraak met de syndicale organisaties is gebeurd. Ten tweede, 30% van de werknemers is daar gesyndiceerd. Bij ons in de NMBS bedraagt dit meer dan 80%. Er zijn toch wel een aantal punten van vergelijking die niet dezelfde zijn waardoor niet te eenvoudig de conclusie mag worden getrokken dat het hier ook kan omdat het daar kan.

Ik herhaal wat ik daarnet heb gezegd. Op basis van objectieve gegevens en cijfermateriaal over de manier waarop ons netwerk in mekaar zit, hoe de sporen liggen, welke treinen er over moeten, enzovoort kan daarover op een transparante manier worden gesproken.

Ik neem een ander voorbeeld, dat van Nederland. Ook daar is er een verschil tussen wat wordt vooropgesteld in de communicatie en de realiteit. In Nederland zijn afspraken gemaakt over een zorggarantie. Indien men die zorggarantie niet haalt, moet de spoorwegmaatschappij een boete betalen. In

de praktijk is gebleken dat die boete nog nooit werd geïnd.

Als wij vergelijkingen maken, moeten wij niet alleen gaan kijken wat er is afgesproken maar ook wat er in de realiteit is gebeurd. Als wij kijken naar wat er is afgesproken, moet dit op een objectieve, transparante manier worden vergeleken op basis van alle verschillende elementen uit het dossier.

Uiteraard betreur ik de actie van 7 mei. Ik kan er alle begrip voor opbrengen dat werknemers niet akkoord gaan met een sociaal voorstel dat op tafel ligt. Het is dan de normale gang van zaken dat men eerst een stakingsaanzegging doet zodat het sociaal overleg kan worden opgestart om toch nog een oplossing te zoeken. Indien het overleg niets oplevert, kan men tot een staking overgaan.

Spontaan tot staken overgaan zonder dat er sprake is van uitzonderlijke omstandigheden die geen deel uitmaken van gangbare procedures binnen het sociaaloverlegmodel vind ik elk geval geen verantwoorde beslissing.

Les négociations menées au sein du groupe SNCB n'ont effectivement toujours pas abouti à un accord. Une telle situation fait toutefois partie des procédures de négociation dans tous les secteurs industriels.

Het voorstel van de NMBS-groep werd uitgewerkt, rekening houdend met de door de directie vooropgestelde budgettaire enveloppes.

D'une part, il est notamment prévu une augmentation du pouvoir d'achat et une concertation en vue d'un règlement équitable des fins de carrière pour les rangs inférieurs et les collaborateurs qui travaillent en équipes successives.

Anderzijds bevat het ontwerp van akkoord ook punten, zoals een aantal beperkingen voor het nemen van compensatieverlof voor medewerkers in het variabele arbeidsstelsel of de mogelijkheden om een aantal vrije dagen te gebruiken voor het collectief verlof.

De NMBS meent dat voornoemde aanpassingen noodzakelijk zijn om beter op de behoeften en terechte verwachtingen van de klanten te kunnen inspelen.

Samengevat kan ik zeggen dat het overleg nog aan de gang is. De meest recente vergadering vond plaats op 21 mei 2008. Tot op heden werd daaromtrent dus nog geen akkoord gevonden. Dat is, enerzijds, met het inhoudelijke aspect van het sociaal akkoord zelf. Bovendien is er nog alles wat te maken heeft met de gesprekken die via het sociaal overleg worden gevoerd om tot een continuïteit van dienstverlening te komen. Ik heb in dat verband verschillende elementen aangegeven. Er zal in elk geval via het sociaal overleg zelf op verschillende punten vooruitgang kunnen worden geboekt.

07.10 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse. Le débat est assez raisonnable. J'entends Mme Dieu rappeler ce que disait l'ancien secrétaire général de la FGTB, M. Debunne: "il n'y a pas de bonne grève". C'est vrai! On se retrouve même dans certains services publics – heureusement pas encore à la SNCB – avec des grèves émotionnelles! J'ai entendu ce week-end qu'on faisait des grèves émotionnelles pour faire pression sur la justice. J'espère que cela n'arrivera pas à la SNCB.

Il n'y a pas non plus de bons otages. Le client n'a pas à subir les difficultés sociales, fussent-elles justifiées. Madame la ministre, je suis satisfait de votre réponse et, pour moi, c'est clair, nous avons affaire à un service public et c'est pour cette raison qu'il est différent d'un autre service. Il est financé par le citoyen, il a un statut privilégié grâce au monopole dont il bénéficie et il a un rôle stratégique dans le pays, celui de transporter les personnes. Dans ce cadre, contrairement à ce que disait M. Geerts, même s'il faut tout faire pour privilégier l'accord social, pour faire en sorte d'aboutir à un accord par la négociation, il faut, à un moment donné, mettre fin à la récréation!

On a évoqué le dossier il y a cinq mois, mais maintenant je pense qu'il faut se dire que s'il n'y a pas d'accord pour telle date, les pouvoirs publics prendront leurs responsabilités. On peut imaginer un schéma très simple visant à définir quelles lignes sont prioritaires et avec quels horaires. Cela me semble faisable. Je vous ai dit que votre réponse me satisfaisait car vous avez dit que, de manière objective, l'étude sera réalisée et qu'on clarifiera ce débat des chiffres, qui est toujours gênant. On pourra aussi comparer la situation avec ce qui se passe à l'étranger, en France, aux Pays-Bas ou ailleurs.

J'insiste encore pour que le Parlement fasse son travail à travers les auditions réclamées et acceptées par cette commission.

07.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, les interventions de mes collègues, le nombre de questions posées et le malaise des utilisateurs du train montrent que les signaux sont au rouge pour la SNCB et qu'il faut agir. Nous avons parlé de grève avec un préavis en bonne et due forme et de négociations qui se poursuivent – vous avez l'air assez optimiste à ce sujet –, de grève spontanée ou de grève émotionnelle. J'ai également mis en évidence la question des pré- et post- grèves.

Lors de votre réponse, je n'ai rien entendu – ou alors j'ai été distrait – quant à votre volonté de vous rendre sur le terrain pour tenter d'aider au règlement de la question. Il semble donc que vous ayez toujours confiance en la capacité de négociation de la direction de la SNCB. Cependant, il me semble que la confiance des travailleurs à l'égard de la direction est déjà largement entamée. Pourtant, une réponse devra être apportée. Et cette réponse devra être exprimée, au regard des enjeux en matière de mobilité et d'environnement dans le cadre desquels le train est incontournable, plus en termes de service maximal aux navetteurs qu'en termes de service minimum dont rêvent M. Crucke et d'autres.

Il faut donc impérativement parvenir à pacifier la situation afin d'éviter que cette dernière ne perdure, au risque de rompre le contrat de confiance entre la SNCB et ses usagers.

07.12 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, madame la ministre, je voudrais que l'on ne confonde pas la situation de la SNCB et celle que l'on a connue, par exemple, avec les TEC de Charleroi.

On s'aperçoit que, lorsqu'une grève a été annoncée et qu'un préavis légal a été déposé, les autres travailleurs parviennent à s'arranger. Ainsi, pour ma part, je suis venue en voiture et je suis arrivée plus rapidement à Bruxelles qu'un mardi habituel qui est le jour le plus chargé de la semaine. Cela signifie que les gens ont pu s'arranger. Certains ont fait du télétravail. D'autres ont pris un jour de congé.

Vous devez savoir qu'il arrive que les travailleurs soient absents dans d'autres secteurs publics. Cela arrive même dans l'enseignement où il y a parfois des conférences pédagogiques. À partir du moment où c'est annoncé, il est toujours possible de trouver une solution.

Par ailleurs, je suis d'accord pour dire qu'il faut pouvoir comparer la situation avec d'autres pays. Cependant, il faut comparer ce qui est comparable. Vous avez d'ailleurs évoqué la différence du taux de syndicalisation. Il faut savoir aussi que le réseau belge est extrêmement dense, ce qui explique la difficulté de la situation.

Nous avons déjà eu ce genre de discussion sous la précédente législature. Je me souviens qu'il était surtout question de sécurité. Il faut bien vous imaginer que les gens présents se bousculeront parce que seuls deux trains seront prévus aux heures de pointe. Déjà en temps ordinaire, certaines personnes ont peur de monter dans un train en raison de la hauteur des marches donnant accès aux wagons. Que ceux qui veulent prendre ce risque le prennent mais, moi, je ne le prendrai jamais!

J'espère de tout cœur que cette situation se débloquera, car si les négociations durent aussi longtemps, c'est qu'il y a un vrai problème! L'employeur aussi doit réfléchir et voir comment satisfaire davantage les revendications de ses travailleurs. La SNCB est tout de même une entreprise performante; nous l'avons souligné à de nombreuses reprises. Ils ont un "esprit d'entreprise" qu'il ne faut pas gâcher!

Personnellement, madame la ministre, je suis très heureuse que vous ayez l'Infrastructure dans vos compétences.

07.13 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je suis satisfait de votre réponse car vous mettez en avant la concertation sociale, ce qui me paraît vraiment être une priorité. En outre, vous différenciez bien les grèves sauvages des grèves annoncées. Nous devons tous le faire car ce n'est effectivement pas du tout le même problème.

En effet, les discussions que l'on souhaite actuellement mettre sur le tapis, celles du service minimum, arrivent vraiment à un mauvais moment: on finalise le contrat de gestion de la SNCB et on vit des grèves émotionnelles aussi bien dans les TEC en Région wallonne qu'au niveau de la SNCB. J'invite d'ailleurs tous mes collègues du parlement à ne pas tomber dans l'émotionnel et à prendre toute la distance nécessaire par

rapport à la situation, de manière à avoir une réflexion vraiment profonde sur le service minimum qui ne soit pas une réponse tout aussi émotionnelle face aux problèmes et situations que connaît la SNCB.

07.14 David Geerts (sp.a+VI.Pro): Mijnheer de voorzitter, ik hoor hier spreken over prioritaire lijnen. Dat is al een subjectief gegeven, want voor mij zijn – bijvoorbeeld – lijnen vanuit de Kempen even prioritair als lijnen vanuit Antwerpen. Het zal dus moeilijk worden om te meten welke de prioritaire lijnen zijn.

Mevrouw de minister, ik heb genoteerd dat u op het einde van de zomer opnieuw naar de commissie komt met een stand van zaken. Laten ons hopen dat het – figuurlijk gezegd – geen hete zomer wordt bij de NMBS.

07.15 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat mij eigenlijk niet helemaal heeft overtuigd. U goochelt nogal met de begrippen – u doet dat niet alleen nu, maar ook in het verleden – “continuïteit van de dienstverlening” en “minimumdienstverlening”. U zegt in principe ja, maar het is moeilijk uitvoerbaar enzovoort. Wat mij betreft, is dat allemaal zeer dubbelzinnig en ik vind dat de Kamer het recht heeft om daarover duidelijkheid te krijgen. Misschien moeten wij die duidelijkheid daaromtrent zelf scheppen.

Wij zijn daarin zeer ondubbelzinnig. Wij zijn voorstander van een minimumdienstverlening bij stakingen. Ik vind dan ook dat de Kamer zich daarover een van de volgende weken in plenaire vergadering moet uitspreken. Daarom heb ik zojuist een motie van aanbeveling ingediend, waarin wij de regering verzoeken met alle betrokkenen het overleg voort te zetten voor het organiseren van een minimale dienstverlening. Ik heb eigenlijk het zinnetje uit het regeerakkoord overgenomen, maar ik heb “continuïteit van de dienstverlening” vervangen door “minimale dienstverlening”. Dat overleg moet voor het einde van de zomer worden afgerond.

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jan Mortelmans
en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,
verzoekt deze laatste
met alle betrokkenen het overleg voort te zetten voor het organiseren van een minimale dienstverlening. Dit overleg moet worden afgerond voor het einde van de zomer.”

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jan Mortelmans
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
invite cette dernière
à poursuivre la concertation avec tous les intéressés quant à l'organisation d'un service minimum. Cette concertation doit être achevée avant la fin de l'été.”

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

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

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

08 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en

Overheidsbedrijven over "het station Luchtbal" (nr. 5127)

08 Question de M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la gare de Luchtbal" (n° 5127)

08.01 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Mevrouw de minister, lang geleden is er een bouwvergunning verleend voor het aanleggen van de hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Amsterdam, Keulen en andere steden. In die bouwvergunning werd een voorwaarde opgelegd, namelijk het uitbouwen van het station Luchtbal, met Groenendaal en Merksem, tot een volwaardig knooppunt van het openbaar vervoer. Dat geldt zowel voor de trein als voor de tram en de bus.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de verdere uitbouw van het station Luchtbal? Stedebouwkundig maar ook qua openbaar vervoer is dit immers een cruciaal knooppunt. Welke timing heeft de NMBS daarvoor gepland?

08.02 Minister **Inge Vervotte**: De stationsomgeving Luchtbal zit vervat in een stedebouwkundige studie onder leiding van de NV BAM. Hierbij werd heel veel aandacht besteed aan de ontsluiting van dit stedelijk gebied met het openbaar vervoer. De NMBS-groep heeft hieraan meegewerkt en geïnvesteerd in de oprichting van het nieuwe station Antwerpen Luchtbal. De verdere ontwikkeling van de stationsomgeving hangt af van de verkeersafwikkeling in de ruime omgeving.

De NMBS Holding verwacht van de stad Antwerpen en De Lijn een aantal concrete beslissingen zodat de stationsomgeving verder kan ontwikkeld worden. Het betreft hier voornamelijk de inrichting van de halteaccommodatie van De Lijn, de mobiliteitsontwikkeling van de volledige stationsomgeving, het op- en afrittencomplex, de wegeninfrastructuur waarop een pendelparking dient aan te sluiten enzovoort.

De NMBS Holding streeft er telkens naar om samen met de andere partners te werken op basis van een masterplan waarin alle factoren duidelijk op elkaar zijn afgestemd. Bovendien wenst de NMBS het station Antwerpen Luchtbal stapsgewijs uit te bouwen tot een voorstadstation voor Antwerpen. Op dit ogenblik houdt enkel de L-trein Antwerpen-Centraal-Rosendaal halt in dit station. Zodra het station Noorderkempen bediend wordt, zal de nieuwe treinverbinding ook Antwerpen Luchtbal aandoen. Eventueel bijkomende stoptreinen op de lijn 12 Antwerpen-Rosendaal zullen eveneens Antwerpen Luchtbal bedienen.

08.03 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik zou in de toekomst ook een duidelijk zicht op de timing willen krijgen voor het station Antwerpen Luchtbal en de treinen die het station Luchtbal zullen bedienen.

08.04 Minister **Inge Vervotte**: Ik begrijp die bekommernis. Wij zijn zelf vragende partij. Van de NMBS-groep begrijp ik dat men zegt dat als een bepaald aantal beslissingen nog niet is genomen zij zich daarop niet kunnen afstemmen. Zij wachten op beslissingen die moeten worden genomen door De Lijn en door de stad Antwerpen. Afhankelijk van die beslissingen wordt dan bekeken welke andere inspanningen er dienen geleverd te worden. Ik ga hier geen engagement aan dat ik niet kan nemen. Blijkbaar vraagt men nog informatie en beslissingen om dan te zeggen welke timing de NMBS wat dat betreft kan voorstellen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Vercamer** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van spoorlijn 86bis" (nr. 5129)

- de heer **Jean-Luc Crucke** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van lijn 86 bis" (nr. 5366)

09 **Questions jointes de**

- M. **Stefaan Vercamer** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture de la ligne ferroviaire 86bis" (n° 5129)

- M. **Jean-Luc Crucke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture de la ligne 86 bis" (n° 5366)

09.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, le dossier de la ligne 86bis est un dossier auquel je porte un intérêt, non pas personnel, mais particulier. En fait, la ligne ferroviaire entre

Leuze-en-Hainaut et Renaix existe toujours et traverse ma commune, Frasnes-lez-Anvaing. Figurez-vous qu'aujourd'hui, pour faire le trajet en train entre Leuze et Renaix, il faut compter deux heures, alors qu'en voiture, cela met un quart d'heure.

Je ne dois pas vous réexpliquer tout ce qu'on est en train de mettre sur pied en termes d'emploi et de communications entre le Nord et le Sud du pays, entre ces bassins de réserves d'emploi que sont les régions d'Audenaerde et de Gand et celle où il y a un nombre important de demandeurs d'emploi, à savoir le Hainaut.

L'idée a donc germé dans la tête d'un certain nombre de mandataires, notamment le bourgmestre de Renaix, de relancer la ligne 86bis, qui n'a pas été défermée.

Mes questions sont donc les suivantes.

Que pensez-vous de cette demande qui émane des milieux politiques de cette région, mais aussi du milieu socio-économique? Êtes-vous disposée à entamer une étude de faisabilité technique quant à l'éventualité d'une réouverture de cette ligne? Y êtes-vous favorable?

Dans l'affirmative, comment pourrait-on en lister les avantages et les inconvénients? Il va de soi que ce dossier ne peut avoir une issue heureuse que si vous y jouez un rôle moteur. C'est à vous qu'il revient de donner l'impulsion dans ce dossier.

J'espère obtenir une réponse positive de votre part.

09.02 **Minister Inge Vervotte:** Mijnheer de voorzitter, een studie is nodig om te bepalen op welke termijn de spoorweginfrastructuur van het buiten dienst gestelde baanvak van lijn 86 Ronse-Leuze opnieuw in staat kan zijn om een trein te laten rijden. Gelet op de slechte staat van de overblijvende infrastructuur, zouden de werken, studies en procedures inbegrepen, verschillende jaren kunnen duren. Dezelfde studie is ook nodig om de kostprijs van de werken te kunnen bepalen.

La décision de rouvrir la ligne ne peut être prise que sur la base d'une analyse coûts-bénéfices, laquelle doit mettre en balance les coûts des travaux, les coûts d'exploitation ferroviaire, le potentiel présent de voyageurs et les effets plus étendus sur la mobilité et l'environnement dans la région concernée et établir une comparaison avec d'autres alternatives possibles.

Le souhait de l'opérateur SNCB visant à mettre en place une nouvelle offre de transport joue également un rôle déterminant.

Het aantal mensen dat van een nieuwe treindienst gebruik zal maken, is sterk bepalend voor de socio-economische voordelen en ook voor de bereikte vermindering van de CO₂-uitstoot.

Toutefois, au stade actuel, la réouverture d'anciennes lignes de chemin de fer ne constitue pas une priorité pour la SNCB. Sa première priorité consiste à améliorer la qualité offerte sur les lignes existantes et à offrir une capacité supplémentaire sur les lignes présentant un potentiel élevé.

In het nieuw ontwerp van beheersovereenkomst is thans opgenomen dat de NMBS tegen 2011 zal onderzoeken welke interstedelijke relaties een potentieel bieden voor de inleg van meer treinen, met bijzondere aandacht voor de regio's waar het aanbod beperkt is in vergelijking met de behoeften en alwaar een hogere kwaliteitsnorm momenteel wenselijk is. Er zijn nog geen contacten geweest tussen Infrabel, de NMBS of de lokale besturen.

In de afgelopen vijftientig jaar waren er sensu stricto geen heropeningen van lijnen, maar werd er wel een reizigersbediening hervat op bestaande lijnen, al dan niet met een heropening van stopplaatsen.

09.03 **Jean-Luc Crucke (MR):** Je remercie la ministre pour sa réponse, même si celle-ci n'est pas d'un optimisme béat à l'égard de la réouverture d'une ligne. J'entends aussi que vous n'avez pas reçu de demande précise des administrations publiques et communales en la matière. C'est par là qu'il faudra commencer, une demande effective des administrations et du bassin économique intéressés. Je solliciterai votre attention par la suite pour que votre cabinet fixe un rendez-vous afin d'étudier ce dossier de façon plus pratique et précise.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation de la gare de Thuin" (n° 5132)

10 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toestand in het station van Thuin" (nr. 5132)

10.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, en octobre 2005, la SNCB Holding et la ville de Thuin signaient une convention dans le cadre de la mise en place d'un EMS (Espace multiservices).

La ville de Thuin s'engageait à maintenir l'accueil des usagers par une salle d'attente chauffée, à maintenir le bon état d'entretien de la gare et à effectuer à ses frais toutes les réparations y compris les grosses réparations. Depuis rien ne s'est passé et la gare de Thuin reste la gare la plus dégradée de notre pays comme cela a été dit et constaté à plusieurs reprises.

En février 2007, la ville de Thuin a imputé la faute à l'immobilisme de la SNCB de qui elle attendait une proposition de bail emphytéotique. Tout a été réglé voilà un an mais la situation n'a pas évolué. L'inertie de la ville de Thuin a pour conséquence une amplification de la décrépitude de cette gare.

Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer si la ville de Thuin a toujours l'intention d'entreprendre les travaux de réhabilitation et si elle a soumis ceux-ci à l'accord écrit de la SNCB, comme prévu dans la convention?

Dans la négative, la SNCB Holding envisage-t-elle de dénoncer la convention et de faire réaliser des travaux ou, comme cela se dit, de raser cet immeuble?

La ville de Thuin sera-t-elle redevable d'une indemnité pour n'avoir rempli aucune de ses obligations?

10.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Lavaux, dans le cadre du droit d'emphytéose, la ville de Thuin a la faculté d'entreprendre des travaux de rénovation du bâtiment sous réserve de l'accord préalable de la SNCB Holding. Jusqu'à présent, la ville n'a soumis aucun projet de rénovation à la SNCB Holding. Par ailleurs, la résiliation du droit d'emphytéose n'est pas à l'ordre du jour. Quant à l'état du bâtiment, il ne nécessite pas d'intervention immédiate.

10.03 David Lavaux (cdH): Madame la ministre, je vous remercie.

J'espère que la ville de Thuin mettra finalement en route des travaux qui sont réellement importants et qui amélioreront la qualité du service aux passagers.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'application des tarifs spéciaux transfrontaliers" (n° 5136)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le transport transfrontalier de voyageurs" (n° 5293)

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toepassing van de gunsttarieven voor grensoverschrijdende treinreizen" (nr. 5136)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het grensoverschrijdend reizigersvervoer" (nr. 5293)

11.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie de répondre à ma question malgré votre agenda assez serré.

J'ai pu me réjouir de l'initiative de la SNCB d'ouvrir un point d'arrêt à Hergenrath, voilà quelques semaines. Cela se pratique donc encore! Il s'agit d'une ligne en direction de la frontière allemande et ce point d'arrêt n'en est d'ailleurs situé qu'à quelques kilomètres. Il permettra non seulement aux touristes de se rendre dans cette jolie contrée, mais surtout aux nombreux navetteurs et étudiants de se rendre à Aachen encore plus facilement.

Néanmoins, il me revient que les agents de la SNCB ne sont pas encore en mesure d'appliquer les tarifs spéciaux pourtant déjà en vigueur pour ce court trajet transfrontalier, faut-il le rappeler. Ainsi, les agents de la Deutsche Bahn appliquent ce tarif de 4,40 euros alors que les agents SNCB continuent souvent à réclamer près de 10 euros. Faute d'encodage de la gare dans leur système portatif, c'est le tarif qui s'applique automatiquement.

Madame la ministre, une rectification semble donc s'imposer, d'autant qu'il ne s'agirait que d'une question d'encodage informatique de la part de la SNCB. Pouvez-vous m'informer quant à une solution à ce problème?

11.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een vraag over hetzelfde onderwerp. Ik zou de problematiek willen verruimen naar het grensoverschrijdend reizigersvervoer in het algemeen. Ik verwijs daarbij ook naar artikel 31 en artikel 4 van het lopende beheerscontract. Zolang er geen nieuw beheerscontract is, is het oude immers nog van kracht.

Artikel 31 legt vast welke bedieningen tot kort over de grens met binnenlandse treinen moeten worden gerealiseerd. De stations waarover het gaat, worden daarin opgesomd: Aken, Rijsel, Jeumont, Luxemburg, Trois-Vierges, Maastricht en Roosendaal. Het stelt ook mogelijke verbeteringen voor in het vooruitzicht betreffende de nieuwe aanbodregelingen inzake landoverschrijdend reizigersvervoer op deze acht spoorassen. De voorwaarden daarvoor zouden wel de technische tariefmogelijkheden zijn evenals de noodzakelijke bijdragen van de spoorwegmaatschappijen uit buurlanden.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal vragen over de uitvoering van deze artikelen tijdens de voorbije jaren. Welke realisaties zijn in het kader van vermelde artikelen uit de beheersovereenkomst gerealiseerd? Welke verbeteringen zijn er inzake het aanbod tijdens de looptijd van de beheersovereenkomst gerealiseerd en hoeveel kost dit voor de NMBS ten opzichte van de opbrengsten? Bedraagt de infrastructuurvergoeding die de NMBS moet betalen aan de buitenlandse infrastructuurbeheerders voor de enkele kilometers over de grens veel meer dan wat aan Infrabel moet worden betaald? Is dit voor de verschillende buurlanden Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Frankrijk ongeveer gelijk per kilometer? Kunt u dit met cijfers aantonen? Misschien kan dat beter schriftelijk.

Zijn er verschillen in de tarieven voor de heen- en terugreis tussen het laatste station op Belgisch grondgebied en het eerste station op het grondgebied van deze buurlanden? Als dat verschilt, is dat wellicht te verklaren door verschillen in de infrastructuurvergoeding?

Zal het landsgrensoverschrijdend verkeer ook deel uitmaken van het nieuw beheerscontract? Worden er nieuwe grensstations of nieuwe spoorassen aan de lijst toegevoegd, zoals de vorige keer ook het geval was? Zal het station van Breda bijvoorbeeld worden opgenomen waardoor er een verbinding tot stand kan komen met Antwerpen en de Noorderkempen in het binnenlandse treinaanbod?

11.03 Inge Vervotte, ministre: Il s'agit du tarif transfrontalier Aixpress-Ticket, qui concerne des billets valables un jour pour un voyage aller-retour en deuxième classe avec le train IRq Liège-Aachen, ainsi que pour l'offre chemin de fer plus tram de la zone 1 à Aachen.

Au départ d'Hergenrath, ce billet coûte 4,40 euros pour un adulte et 2,50 euros pour un enfant. Il est vendu exclusivement dans les gares situées sur le trajet concerné et dans les trains. Ce prix est valable jusqu'au 1^{er} février 2009.

Tous les vendeurs ont été informés de l'existence de ce tarif par les moyens habituellement en vigueur à la SNCB. Aucun problème du système de distribution n'a été constaté. L'existence de ce tarif particulièrement intéressant pour la clientèle sera néanmoins rappelée par une information ciblée et imminente destinée aux agents concernés.

De volgende trajecten werden gerealiseerd in het kader van artikel 31 van de huidige beheersovereenkomst:

heropening van de lijn Virton-Rodange-Athus-Arlon in mei 2007, inleggen van rechtstreekse toeristentreinen op vrijdag, zaterdag en zondag tussen Lille en Oostende – het project werd echter wegens gebrek aan belangstelling stopgezet – en het inleggen van een nieuwe, snelle IC-verbinding Maastricht-Liège-Brussel, een proefproject in samenwerking met de NS en de gemeente Maastricht sinds december 2006.

De aangehaalde verbindingen zijn niet kostendekkend.

De NMBS blijft vervoerder tot de grens. De nationale operator van het buurland blijft de vervoerder in zijn land. Zij betalen elk de infrastructuurvergoeding in hun land. Aangezien de NMBS bedoelde infrastructuurvergoeding voor het traject van de grens tot het eerste station in het buurland niet betaalt, kent zij ook niet de exacte tarieven en kan zij de tarieven ook niet met de aan Infrabel betaalde infrastructuurvergoedingen vergelijken.

Het tarief tussen het laatste Belgische station en het eerste buitenlandse station is een samenstelling van het NMBS-tarief tussen het laatste Belgische station en de grens. De prijs per kilometer is steeds dezelfde en wordt in functie van de afstand bepaald. Het tarief van het vreemde net van de grens tot het eerste station wordt door het vreemde net bepaald en is voor elk net verschillend.

Aangezien de spoorwegoperatoren van beide landen afspreken voornoemde samengestelde tarieven toe te passen, is er geen verschil tussen de prijs voor een heen- en een terugreis.

In een nieuwe ontwerpbeheersovereenkomst werd het grensoverschrijdend verkeer, met dezelfde stations als in het vorige beheerscontract, opnieuw opgenomen. Nieuwe verbindingen zijn enkel mogelijk na openstelling van een business case met vermelding van de haalbaarheid van het project, de gegenereerde kosten, de mogelijke klanten alsook de financiële resultaten.

11.04 Kattrin Jadin (MR): Madame la ministre, vous avez dit exactement tout ce que j'espérais entendre. Je connaissais déjà le caractère avantageux du tarif, mais la proximité géographique entre Hergenrath et Aachen est très minime – environ huit kilomètres à vol d'oiseau.

Comme vous l'avez expliqué dans votre réponse, il faut fournir un effort supplémentaire pour sensibiliser davantage les agents qui ne sont pas toujours au courant. J'estime aussi, à titre personnel, qu'il conviendrait de favoriser la promotion de ce type de tarif et de voyage, car cela pourrait intéresser beaucoup de monde.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor de vooruitzichten. Ik heb nog een opmerking bij het tarief. Daarmee sluit ik een beetje aan bij wat collega Jadin zei.

Ik zie elke dag wat er gebeurt in Essen en Roosendaal. Mensen die naar Nederland willen en daarvoor de trein willen nemen, bijvoorbeeld richting Rotterdam of Amsterdam, rijden met de wagen de grens over naar Roosendaal en nemen daar de trein en vice versa, mensen uit Roosendaal die naar Brussel willen, rijden met de wagen tot het station van Essen en nemen daar de trein richting Brussel. Dat is jammer. Het gaat over mensen die bewust het openbaar vervoer willen nemen om steden in buurlanden te bezoeken, maar zij worden blijkbaar door het hoge grenstarief gedreven om even de wagen te nemen en de grens over te steken en vervolgens de binnenlandse trein te nemen. Dit kan misschien worden herzien.

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

12 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'encombrement des couloirs de la Gare Centrale de Bruxelles et les dangers potentiels" (n° 5154)

12 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de hinderlijke aanwezigheid van de ambulante handel in de gangen van het Centraal Station en de potentiële gevaren" (nr. 5154)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir rappelé et je remercie la ministre de dépasser le temps prévu pour répondre à cette question.

Chaque jour, lorsque j'emprunte les couloirs de la Gare Centrale de Bruxelles, je constate que des marchands ambulants les occupent en grande partie, en longueur et en largeur. Certes, avec force

chatolement de couleurs, cette occupation donne un côté sympathiquement exotique à ces couloirs. Il n'en est pas moins vrai que les étals de ces marchands obstruent le passage, ce qui ne pourrait qu'aggraver la situation en cas d'incendie, d'autant que les produits vendus, vêtements et tentures, sont hautement inflammables, ce qui risquerait d'attiser le feu.

Madame la ministre, quel est l'avis des pompiers sur la question, si celui-ci a été sollicité? En outre, ces marchands s'acquittent-ils de redevances et au profit de qui?

12.02 Inge Vervotte, ministre: Cher collègue, le couloir qui relie le métro à la salle des guichets de la gare est la propriété commune de la SNCB Holding, de la Ville de Bruxelles et de la STIB. Selon une convention, la gestion et l'entretien de ce couloir sont du ressort de la Ville de Bruxelles. En matière de prévention d'incendie, c'est aussi la Ville de Bruxelles qui est compétente.

Par conséquent, les vendeurs ambulants doivent demander à la Ville l'autorisation d'exercer leur activité commerciale.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je vous remercie pour ces précisions quant à la compétence de la gestion. Il n'en demeure pas moins que, par la copropriété, comme par le fait que ce soient essentiellement des utilisateurs du train qui empruntent ce couloir, la question mériterait que votre département interpelle la Ville de Bruxelles. En matière de sécurité, des questions se posent. Je ne voudrais pas qu'en cas d'accident, tout le monde dise "ce n'est pas moi, c'est l'autre!"

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

13 Question de Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la situation difficile du secteur postal britannique et les leçons à en tirer avant la libéralisation totale du secteur postal en Belgique" (n° 5166)

13 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de moeilijkheden in de Britse postsector en wat eruit te leren vóór de volledige liberalisering van de postsector in België" (nr. 5166)

13.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, madame la ministre, je sais que vous devez avoir une overdose de questions sur la libéralisation du secteur postal mais je ne vais pas vous parler des Points Poste. La libéralisation du secteur postal a entraîné bien d'autres conséquences que la suppression de bureaux de poste et la création de Points Poste.

La libéralisation du secteur n'est pas propre à la Belgique, bien entendu, puisqu'elle est prévue par une directive européenne. Cette libéralisation est aujourd'hui totale en Grande-Bretagne. J'ai lu avec grand intérêt le quotidien britannique "The Guardian" qui titrait, le mercredi 7 mai: "La privatisation postale: une menace pour le service universel". En fait, l'article se basait sur le rapport d'une enquête indépendante réalisée en Angleterre, pays pionnier en matière de libéralisation, non seulement du marché postal mais aussi du rail. Ce rapport, présenté par le secrétaire d'État britannique aux Entreprises et au Commerce, M. Hutton, démontrait toute la différence entre la théorie d'une libéralisation du secteur et les nombreuses lacunes – c'est un doux euphémisme – des effets concrets et mesurables de cette libéralisation trop rapide et trop agressive.

La Commission européenne a déclaré vouloir ouvrir, via cette libéralisation, les monopoles d'État à la concurrence afin de rendre les services postaux moins chers, plus rapides, plus efficaces et plus innovants. Le rapport dont fait état "The Guardian" souligne que les seuls bénéficiaires enregistrés l'ont été pour ce qu'ils appellent le "big business", les grandes entreprises, tandis que les citoyens britanniques ainsi que les petites et moyennes entreprises qui ont affaire au secteur postal ne récoltent aucun bénéfice. Je garde le meilleur pour la fin: le marché ouvert risque de détruire le service universel.

Le PDG de la Royal Mail, Adam Crozier, déclarait il y a quelques mois à la Commission européenne que malgré sa réticence au départ, il était désormais fermement convaincu que la concurrence était bonne pour l'entreprise et pour le consommateur. Ce même Adam Crozier dénonce désormais le fait que les rivaux privés braconnent les clients des grandes entreprises tout en laissant les facteurs de la société publique et les employés aux statuts précaires fournir le service universel et la distribution de colis postaux. La Royal Mail affirme aujourd'hui que les grandes entreprises comme TNT mettent en danger la partie la moins

rentable mais aussi le service universel.

Je sais qu'on a déjà dit ce genre de choses, sans les avoir expérimentées réellement puisque nous ne sommes pas au bout de la libéralisation du marché postal. La situation actuelle d'un pays qui croyait aveuglément au fait que l'ouverture du marché serait notamment couplée à un régulateur fort mérite notre attention et notre réflexion, sous peine de sacrifier à des lobbyistes et à court terme le service universel et un secteur postal démocratique et accessible à tous.

J'aimerais connaître votre sentiment en ce domaine. Ne pensez-vous pas qu'il conviendrait de revoir notre propre situation à la lueur de ce qui se passe outre-Manche et, peut-être, d'actionner le principe de subsidiarité? Ainsi, la situation pourrait être rendue plus acceptable pour l'ensemble des usagers de La Poste, qu'il s'agisse d'individus ou de petites et moyennes entreprises.

13.02 Inge Vervotte, ministre: Deux ans après son ouverture complète, la concurrence sur le marché britannique du courrier est encore dominée par l'opérateur historique Royal Mail. Néanmoins, la perte de gros contrats commerciaux a précarisé la position financière de cette entreprise. Je cite ici le constat formé par des consultants indépendants dans le rapport auquel se réfère l'article que vous mentionnez. Ils étaient chargés par le département britannique des Entreprises et commerces – le BERR (Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform) – de passer en revue de manière indépendante les services postaux britanniques.

Leur objectif était triple:

- évaluer les impacts de la libéralisation du secteur sur Royal Mail, les opérateurs alternatifs et le consommateur;
- explorer les tendances du marché et leur éventuel impact sur Royal Mail, les opérateurs alternatifs et le consommateur;
- examiner comment maintenir le service universel à la lumière des tendances et développements du marché identifiés précédemment.

Pour rappel, Royal Mail a perdu son monopole sur l'ensemble du courrier au 1^{er} janvier 2006, en avance sur le planning défini par la directive européenne prévoyant la libéralisation du secteur d'ici 2011.

Depuis la libéralisation, 21 entreprises ont obtenu une licence et sont quasiment toutes actives sur la partie dite "upstream" de la chaîne de valeur, à savoir la collecte du courrier auprès des entreprises et l'acheminement vers les dépôts postaux.

Actuellement, peu d'opérateurs alternatifs sont actifs dans la distribution même du courrier. La plupart du volume de courrier n'échappe donc pas totalement à Royal Mail, qui en assure encore le plus souvent la distribution finale. Toutefois, les prix d'accès au réseau négociés en 2005 avec le régulateur britannique, c'est-à-dire le prix que Royal Mail facture à ses concurrents pour distribuer le courrier collecté, sont aujourd'hui inférieurs au coût réel. Selon l'entreprise, cela implique une perte annuelle de quelque 65 millions d'euros.

Enfin, 60% des coûts de Royal Mail se situent dans ce service du "last mile", autrement dit la tournée du facteur.

Selon la réponse du BERR, la concurrence a été nettement plus forte que ce qui avait été prévu par le régulateur britannique Postcomm. Les opérateurs alternatifs ont obtenu pour 2007-2008 20% de parts du marché dit "upstream" et 40% des envois déposés en nombre – courrier en vrac Business-to-Consumer et Business-to-Business. Pour obtenir ces parts de marché conséquentes, les concurrents de Royal Mail se sont concentrés sur les grands expéditeurs: le top 50 des sociétés les plus consommatrices de courrier représente 40% du marché postal.

Les grandes entreprises ont donc clairement vu des avantages à la libéralisation: choix entre différents fournisseurs, prix plus bas et bonne qualité de service. Par contre, les PME et les citoyens britanniques n'ont tiré aucun bénéfice significatif de la libéralisation. Au contraire, ils sont aujourd'hui confrontés à des prix plus élevés, sans aucune alternative possible.

Cette évolution est similaire à celle de la Suède. Libéralisé en 1993, son secteur postal a connu en dix ans une diminution de tarif de 30% environ pour les entreprises, et une augmentation de 90% pour le public,

selon le régulateur suédois.

Aujourd'hui, toujours selon ce rapport, la situation financière de Royal Mail est menacée et par conséquent le service universel l'est également. Dans un communiqué récent, Royal Mail a annoncé que sa marge opérationnelle brute a diminué de 30% en un an et qu'elle fait face pour la première fois à une perte sur le service universel de 150 millions d'euros environ.

Le service postal universel est important, non seulement pour l'économie, mais aussi pour la cohésion sociale. Tout citoyen doit pouvoir bénéficier du service universel. Dans le contexte d'ouverture du marché postal, ceci n'est possible que si les prestataires du service universel évoluent dans un marché équitable pour tous.

Lors des prochaines décisions gouvernementales, je continuerai donc à insister sur la nécessité d'un "level playing field", c'est-à-dire des conditions de concurrence équitables pour tous les opérateurs sur le marché postal. Je resterai également attentive à ce que des mécanismes de financement adéquats existent pour le service universel, afin d'assurer au prestataire historique de service universel un marché où sa viabilité financière reste possible et par conséquent garantir le maintien du service universel.

En ce qui concerne le nouveau cadre réglementaire, il relève de la compétence de M. Van Quickenborne. Cependant, vu que je suis en charge du service public, je serai également très active dans ce débat au sein du gouvernement.

13.03 Camille Dieu (PS): Madame la ministre, je vous remercie et je suis contente de vous avoir entendue, parce que vous avez détaillé les résultats de cette étude et pointé les choses qui n'allaient pas.

Madame la ministre, vous êtes consciente des problèmes et vous avez dit vouloir intervenir au niveau du gouvernement. J'aime autant que ce soit vous plutôt que votre collègue, que vous venez de citer.

Nous serons attentifs à ce problème qui se trouve au niveau du financement du service universel. Par quel biais peut-on le résoudre? En effet, en ce qui concerne les télécommunications, cela a véritablement été un échec. L'enjeu est vraiment celui-là! À partir du moment où on peut assurer le service universel, le service public, le service pour les usagers est rempli. Cela signifie également que l'on pérennise la fonction du facteur à laquelle nous tenons beaucoup, étant donné que c'est dans ce système que les facteurs pourront continuer à travailler. Madame la ministre, c'est très important et je suis heureuse de voir que vous êtes consciente de la situation.

Ceci dit, entre nous, si vous avez besoin d'un petit coup de main, on peut faire appel aux postiers car je sens qu'on reviendra un jour parler du service minimum à La Poste!

Le **président:** Madame Dieu, tout cela a été enregistré!

13.04 Camille Dieu (PS): Cela peut être écrit, monsieur le président!

Le **président:** On ne peut rien refuser à Dieu!

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

14 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'installation de distributeurs de billets dans les gares" (n° 5170)

14 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plaatsing van kaartjesautomaten in de stations" (nr. 5170)

14.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, la SNCB a décidé de doter certaines gares de distributeurs de billets. Actuellement, ce sont les plus grandes gares du pays qui en sont munies, ce qui semble logique. Toutefois, l'intention serait d'étendre la mise en place de ces distributeurs à une quarantaine de gares supplémentaires dont Malines, qui vous tient fort à cœur, madame la ministre, Bruxelles-Central et Mons.

Dans l'ébauche de liste que j'ai pu consulter, aucune gare de la province de Luxembourg n'était retenue pour

accueillir ce type de service destiné aux clients de la SNCB. Pourtant, dans des zones rurales, ce type d'appareil se fait rare et en équiper certaines gares serait un atout supplémentaire pour les navetteurs et les voyageurs de la SNCB.

Madame la ministre, quels sont les critères choisis par la SNCB pour déterminer les gares qui pourraient ou non bénéficier de ce nouveau service?

Des gares de la province de Luxembourg seront-elles bientôt équipées de distributeurs de billets automatiques? Si oui, dans quel délai?

Comme vous le rappeliez lors d'une réponse à une question il y a quelques semaines, des travaux de rénovation sont prévus à la gare d'Arlon. Ne pensez-vous pas qu'il serait possible et souhaitable d'inscrire le placement d'un distributeur de billets dans ce cadre?

14.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Perpète, dans une première phase, les distributeurs de billets sont installés dans certaines gares figurant dans le top 50 des statistiques de la SNCB relatives au nombre de voyageurs à l'embarquement pour l'année 2006.

Aucune gare de la province de Luxembourg n'est reprise dans cette liste. La première gare de cette province, en l'occurrence Arlon, est classée 50^{ème} dans les statistiques de la SNCB pour l'année 2007. L'installation d'un distributeur pourrait, dès lors, y être envisagée dans une deuxième phase lors de la rénovation du bâtiment voyageurs. Toutefois, sachez que je suis sensible à votre demande. Je vais donc me renseigner afin de savoir quand cette deuxième phase pourrait être entamée.

14.03 André Perpète (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

15 Question de M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la présence d'anciens cadres retraités du Groupe SNCB au sein de filiales du Groupe SNCB" (n° 5183)

15 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "gepensioneerde voormalige kaderleden van de NMBS-Groep die werden aangeworven bij dochtermaatschappijen van de NMBS-Groep" (nr. 5183)

15.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, dans certaines filiales du Groupe SNCB, par exemple Eurostation, on observe que certains anciens hauts cadres retraités du Groupe SNCB ont été recrutés aux fins d'exercer des activités opérationnelles. Parfois même, ceux-ci utilisent le biais d'une sprl pour se faire rémunérer et échapper ainsi aux limites imposées au cumul pension de retraite-salaire.

Madame la ministre, êtes-vous informée de cette situation? Pouvez-vous estimer le nombre de ces sprl rémunérées par les filiales de la SNCB?

Estimez-vous que ces pratiques relèvent de la bonne gouvernance?

Existe-t-il des règles pour décider qui peut ou ne peut pas être recruté au sein des filiales?

15.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, les filiales du Groupe SNCB peuvent faire appel à l'expertise qu'elles jugent nécessaire pour exercer leurs activités de manière optimale. Dans certains cas, cette expertise est retrouvée auprès de cadres supérieurs pensionnés du Groupe SNCB. Le contrat avec le prestataire est conclu dans le respect de la législation applicable.

Le nombre de contrats des filiales pour lesquels elles font appel à l'expertise des anciens cadres du Groupe SNCB via une sprl est très limité. Deux cas me sont signalés, qui tous deux cadrent dans des projets bien spécifiques des filiales concernées.

La politique du personnel, dont la politique de recrutement fait partie, est sous la responsabilité de la filiale.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16.29 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.29 uur.