CRIV 52 **COM 483**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

09-03-2009

Namiddag

lundi

09-03-2009

Après-midi

cdH	*centre démocrate Humaniste*
CD&V	*Christen-Democratisch en Vlaams*
Ecolo-Groen!	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!*
FN	*Front National*
LDD	*Lijst Dedecker*
MR	*Mouvement réformateur*
N-VA	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
Open Vld	*Open Vlaamse Liberalen en Democraten*
PS	*Parti Socialiste*
sp.a	*socialistische partij anders*
VB	*Vlaams Belang*

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		*Abréviations dans la numérotation des publications :*	
DOC 52 0000/000	*Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*	*DOC 52 0000/000*	*Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*	*QRVA*	*Questions et Réponses écrites*
CRIV	*voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)*	*CRIV*	*version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)*
CRABV	*Beknopt Verslag (blauwe kaft)*	*CRABV*	*Compte Rendu Analytique (couverture bleue)*
CRIV	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)*	*CRIV*	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)*
PLEN	*plenum*	*PLEN*	*séance plénière*
COM	*commissievergadering*	*COM*	*réunion de commission*
MOT	*alle moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)*	*MOT*	*motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

INHOUD

Samengevoegde vragen van 1
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van het postkantoor van Louvain-la-Neuve" (nr. 10855) 1
- de heer Philippe Henry aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van postkantoren in Verviers" (nr. 11620) 1
Sprekers: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Philippe Henry, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer Philippe Henry aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het toepassen van milieudoelstellingen in Belgische stations" (nr. 11149) 5
Sprekers: **Philippe Henry, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de boetes voor de NMBS-reizigers die hun treinabonnement vergeten zijn" (nr. 11222) 7
Sprekers: **Camille Dieu, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer Eric Thiébaut aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanvraag van SITURV om in de stations Quiévrain en Péruwelz een enquête te houden" (nr. 11241) 9
Sprekers: **Eric Thiébaut, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Samengevoegde vragen van 11
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het negeren van signalen door de treinbestuurders van de NMBS" (nr. 11257) 11
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, 11

SOMMAIRE

Questions jointes de 1
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture du bureau de poste de Louvain-la-Neuve" (n° 10855) 1
- M. Philippe Henry au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture de bureaux de poste à Verviers" (n° 11620) 1
Orateurs: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Philippe Henry, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de M. Philippe Henry au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la prise en compte d'objectifs environnementaux dans les gares belges" (n° 11149) 5
Orateurs: **Philippe Henry, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les amendes infligées aux voyageurs de la SNCB suite à l'oubli de leur abonnement de train" (n° 11222) 7
Orateurs: **Camille Dieu, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de M. Eric Thiébaut au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la demande du SITURV de mener une enquête en gares de Quiévrain et Péruwelz" (n° 11241) 9
Orateurs: **Eric Thiébaut, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Questions jointes de 11
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le dépassement de signaux par les conducteurs de locomotive de la SNCB" (n° 11257) 11
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises 11

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal stopseinen dat door treinen op het NMBS-netwerk genegeerd wordt" (nr. 11419)

Sprekers: **David Lavaux, Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanwervingstermijn bij de NMBS-groep" (nr. 11261) 16

Sprekers: **David Lavaux, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het forum 'Rail meets Road'" (nr. 11271) 18

Sprekers: **Jan Mortelmans, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Samengevoegde vragen van 19
- de heer Jenne De Potter aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de treinverbinding van Gent naar Zelzate" (nr. 11288) 19
- de heer Philippe Henry aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het ontbreken van een station in Seraing" (nr. 11321) 19

Sprekers: **Jenne De Potter, Philippe Henry, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "Distripost" (nr. 11415) 23

Sprekers: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de praktijken van de Bank van de Post in verband met de in 25

publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nombre de feux rouges brûlés par des trains sur les lignes SNCB" (n° 11419)

Orateurs: **David Lavaux, Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le délai de recrutement au sein du groupe SNCB" (n° 11261) 16

Orateurs: **David Lavaux, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le forum 'Rail meets Road'" (n° 11271) 18

Orateurs: **Jan Mortelmans, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Questions jointes de 19
- M. Jenne De Potter au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la liaison ferroviaire Gand-Zelzate" (n° 11288) 19
- M. Philippe Henry au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'absence de gare à Seraing" (n° 11321) 20

Orateurs: **Jenne De Potter, Philippe Henry, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "Distripost" (n° 11415) 23

Orateurs: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les pratiques de la Banque de la Poste concernant le système de garantie 25

2007 ingestelde huurwaarborgregeling" (nr. 11437)

Sprekers: **Camille Dieu, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Samengevoegde vragen van 27
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het voornemen van de Belgische Post om te participeren in het kapitaal van de Britse post" (nr. 11517) 27
- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de interesse van De Post voor Royal Mail" (nr. 11602) 27
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de potentiële investering van De Post in Royal Mail" (nr. 11613) 27
- de heer Dirk Vijnck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke participatie van de Belgische Post in Royal Mail" (nr. 11642) 27

Sprekers: **Georges Gilkinet, Dirk Vijnck, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de veiligheidsconvenanten met de gemeentebesturen in verband met de veiligheid in en rond de stations" (nr. 11566) 29

Sprekers: **Stefaan Vercamer, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke heropening van de lijn Dinant-Givet" (nr. 11635) 31

Sprekers: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijkheid van een halftijdse loopbaanonderbreking voor de postbodes" (nr. 11636) 34

locative mis en place en 2007" (n° 11437)

Orateurs: **Camille Dieu, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Questions jointes de 27
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet de La Poste belge d'entrer dans le capital de la Poste britannique" (n° 11517) 27
- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le flirt entre La Poste et Royal Mail" (n° 11602) 27
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'éventuelle prise de participation de La Poste dans Royal Mail" (n° 11613) 27
- M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'éventuelle participation de La Poste belge dans Royal Mail" (n° 11642) 27

Orateurs: **Georges Gilkinet, Dirk Vijnck, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de M. Stefaan Vercamer au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les accords de sécurité avec les administrations communales concernant la sécurité dans et aux abords des gares" (n° 11566) 29

Orateurs: **Stefaan Vercamer, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les possibilités de réouverture de la ligne Dinant-Givet" (n° 11635) 31

Orateurs: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la possibilité d'interruption de carrière à mi-temps pour les facteurs" (n° 11636) 34

Sprekers: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen

Orateurs: **Georges Gilkinet, Steven Vanackere**, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 9 MAART 2009

Namiddag

_____

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

du

LUNDI 9 MARS 2009

Après-midi

_____

La séance est ouverte à 14.20 heures et présidée par M. David Lavaux.
De vergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer David Lavaux.

01 Questions jointes de
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture du bureau de poste de Louvain-la-Neuve" (n° 10855)
- M. Philippe Henry au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la fermeture de bureaux de poste à Verviers" (n° 11620)
01 Samengevoegde vragen van
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van het postkantoor van Louvain-la-Neuve" (nr. 10855)
- de heer Philippe Henry aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sluiting van postkantoren in Verviers" (nr. 11620)

01.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question porte sur la fermeture du bureau de poste de Louvain-la-Neuve. Nous sommes habitués ici à parler de la fermeture de bureaux de poste puisque, malheureusement, La Poste a décidé de ne conserver qu'un seul bureau par commune et de remplacer les autres par des Points Poste.

J'aurais espéré qu'Ottignies-Louvain-la-Neuve bénéficie d'un traitement particulier étant donné que Louvain-la-Neuve est une véritable ville dans la ville. La situation est très particulière au vu de la présence de 30.000 étudiants, dont de nombreux étrangers, des services de l'UCL et du Parc scientifique. On peut penser qu'au vu de cette situation, on pouvait maintenir un deuxième bureau de poste pour la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Le contrat de gestion prévoit que les bureaux fermés doivent être remplacés par un Point Poste. Dans ce cas, deux Points Poste semblent être prévus mais vous savez qu'ils n'offrent pas toujours les mêmes services. La ville d'Ottignies et l'UCL préféreraient le maintien pur et simple du bureau de poste, notamment pour les services bancaires.

01.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Net als in de andere gemeenten heeft De Post beslist om in Ottignies-Louvain-la-Neuve maar één postkantoor meer open te houden en de andere kantoren te vervangen door PostPunten. Het gemeentebestuur van Ottignies vindt dat De Post haar opdrachten van openbare dienst uit het oog verliest en dat er een kantoor behouden zou moeten worden omdat de nabijheid van de universiteit en het "Parc scientifique" zulks rechtvaardigt.

Het beheerscontract met het bedrijf wordt hier mijns inziens op een blinde en contraproductieve manier toegepast. Mijnheer de minister, bevestigt u dat het postkantoor eerlang gesloten zal

Les autorités d'Ottignies estiment que La Poste oublie ses missions de service public et je dois dire que je me joins à elles. Je trouve que nous sommes à nouveau confrontés à une application aveugle et contre-productive du contrat de gestion de l'entreprise.

Monsieur le ministre, confirmez-vous la fermeture de ce bureau de poste d'ici décembre 2009?
Pouvez-vous justifier la pertinence de cette fermeture?
Quels sont les recours possibles contre cette fermeture?
Où et quand s'ouvriront les Points Poste prévus en remplacement?

worden? Kan u die beslissing rechtvaardigen? Welke mogelijkheden zijn er om hiertegen bezwaar aan te tekenen? Waar en wanneer zullen de vervangende PostPunten geopend worden?

01.02 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, ma question concerne un autre bureau de poste, celui de la rue Mangombroux, en service depuis 1973 à Verviers. Ce bureau de poste est également fermé depuis le 23 février. Il était très fréquenté par les personnes âgées. Comme dans d'autres communes, le service de proximité offert par La Poste pour une population plus fragilisée disparaît avec la fermeture de ce bureau de poste.

Des Points Poste sont prévus pour prendre en charge en partie ce problème social. Le bourgmestre de la ville de Verviers vous avait sollicité pour ouvrir un Point Poste dans les environs, d'après ce qui a été dit au conseil communal. Cela n'a pas été suivi d'effets, notamment parce qu'il semblerait qu'il n'y ait pas eu de volonté suffisante de la part de La Poste verviétoise pour trouver un commerce prêt à accueillir un Point Poste.

Il me paraît important de trouver une solution. Les fermetures de ces bureaux de poste sont assez problématiques, surtout s'ils ne sont pas remplacés par des Points Poste. Cela a des conséquences différentes suivant les catégories de populations. Certaines personnes, peu mobiles, plus âgées, sans moyen de locomotion, sont beaucoup plus touchées.

Confirmez-vous les informations concernant ce bureau de poste? Pensez-vous qu'une solution pourrait être trouvée concernant l'implantation d'un Point Poste? Comment expliquez-vous le fait qu'il n'y ait pas eu de suivi à cette demande du bourgmestre?

01.02 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Door de sluiting van postkantoren komen sommige zwakkere bevolkingsgroepen In de kou te staan. Het postkantoor van Mangombroux – Verviers, dat door heel wat oudere klanten werd bezocht, is sinds 23 februari gesloten. De burgemeester van Verviers heeft gevraagd dat er in de buurt een PostPunt zou worden geopend, maar dat is tot op heden niet gebeurd.

Kan u die informatie bevestigen? Zal er een PostPunt worden geopend? Waarom kreeg de burgemeester geen gehoor?

01.03 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, sans vouloir polémiquer, j'ai l'impression que nous avons pris un abonnement à ce type de question. C'est la raison pour laquelle je vais de nouveau replacer ces deux questions dans leur juste contexte.

En 2005, il restait à peu près 1.300 bureaux de poste. Fin 2008, nous en étions à environ 770. Vous savez très bien que l'orientation des plans dont nous avons discuté ici n'a pas changé depuis lors et que nous poursuivrons avec La Poste un plan qui mènera à terme, c'est-à-dire en 2011, à 650 bureaux de poste. Passer de 1.300 à 750 représente la fermeture de 550 bureaux de poste. Il nous en "reste" donc encore une bonne centaine à fermer.

Vous n'ignorez pas que La Poste a mené, mène et continuera de mener une profonde restructuration et modernisation de son réseau de points de vente afin d'assurer la continuité d'un service postal accessible à tous, mais qui possède aussi l'avantage de pouvoir vivre économiquement. Le service doit pouvoir être offert de manière

01.03 Minister **Steven Vanackere**: In 2005 waren er 1.300 postkantoren. Eind 2008 waren dat er nog 770. De Post wil dat aantal tegen 2011 nog altijd terugdringen tot 650. De onderneming moet van die herstructurering van het verkooppuntennet werk maken om een goede en voor iedereen toegankelijke dienstverlening te kunnen blijven garanderen in economisch haalbare omstandigheden.

De Post wil het postkantoor in Louvain-La-Neuve vervangen door minstens twee PostPunten, die op 13 maart zouden moeten worden geopend. Ze heeft overigens het

différenciée en termes de canaux de distribution en vue d'en garantir la viabilité économique. Le remplacement progressif de certains bureaux de poste par des Points Poste participe de cette approche.

Je suis convaincu que ces efforts de modernisation et de rationalisation sont absolument nécessaires et s'inscrivent dans l'opportunité d'offrir un service postal de qualité accessible au plus grand nombre.

J'en viens maintenant plus concrètement à vos questions.

Pour répondre d'abord à Mme Snoy sur Louvain-la-Neuve, bien qu'aucune date définitive n'ait encore été fixée, La Poste confirme qu'elle maintient sa volonté de fermer le bureau de poste de Louvain-la-Neuve et de le remplacer par au moins deux Points Poste. À ce titre, La Poste a rencontré tant les autorités communales que les représentants de l'UCL pour leur expliquer son plan et discuter avec eux de la manière de pallier la fermeture du bureau concerné tout en continuant à développer un service de qualité.

Cette fermeture s'inscrit dans la volonté de La Poste d'offrir ses services de manière différente et plus moderne en passant d'un réseau monocanal à un autre multicanal, composé de bureaux de poste, de Points Poste, de 'e-shop' sur internet et de magasins de timbres.

Comme vous l'avez mentionné, 95% des opérations exécutées par des clients peuvent l'être dans un Point Poste. D'autres possibilités sont également accessibles par l'intermédiaire d'autres canaux, tel le 'e-shop'. Je dois vous rappeler que la clientèle jeune et estudiantine de Louvain-la-Neuve est plus habituée à l'internet que le reste de la population. Certains services sont, par ailleurs, destinés aux entreprises. Cette transformation respecte les possibilités permises par le contrat de gestion.

Actuellement, l'ouverture des deux Points Poste est prévue pour cette semaine, c'est-à-dire pour le 13 mars 2009: il s'agit du Press Shop Agora, situé non loin du bureau de poste à fermer, et du Proxi Delhaize Campus.

À la question de M. Henry, je voudrais donner quelques précisions suite à la fermeture du bureau de poste de Mangombroux, qui a eu lieu le 23 février 2009.

À l'heure actuelle, Verviers compte trois bureaux de poste: Verviers Gare, Verviers Collège, Verviers Harmonie. Cinq Points Poste sont déjà actifs: Delhaize Heusy, lié à Heusy, AD Delhaize Stembert, la librairie des Clarisses, liée à Ensival, Spar Petit-Rechain et le Delhaize de Verviers.

Je peux aussi confirmer que La Poste cherche activement un partenaire pour ouvrir un Point Poste à Verviers Mangombroux. Pour rappel, chacune des attributions de Point Poste est liée à un marché public auquel chacun des commerces est libre de répondre ou pas et, sur cette base, la sélection finale d'un candidat est opérée. Actuellement, le marché sur Mangombroux est et restera ouvert, offrant à chacun des candidats intéressés la possibilité de faire une offre pour l'ouverture d'un Point Poste.

gemeentebestuur en vertegenwoordigers van de UCL ontmoet om een en ander te bespreken. Die sluiting ligt in het verlengde van de ontwikkeling van een net met verschillende distributiekanalen, namelijk postkantoren, PostPunten, eShop, postzegelwinkels en specifieke diensten voor de ondernemingen.

In Verviers zijn er drie postkantoren en vijf PostPunten. Er kunnen offertes worden ingediend voor de overheidsopdracht voor de opening van een PostPunt in Mangombroux. De Post is actief op zoek naar een partner. De gemeentelijke overheid werd wel degelijk ingelicht aangezien De Post in december 2008 een ontmoeting had met de burgemeester.

Les autorités communales ont déjà été informées des intentions de La Poste concernant le plan de transformation du réseau de vente au sein de leur commune.

Par ailleurs, dès la date de fermeture d'un bureau connue, c'est-à-dire plus ou moins deux mois à l'avance, les autorités communales en sont à nouveau informées. Dans le cas de Mangombroux, La Poste me confirme qu'une rencontre a eu lieu en décembre 2008 avec le bourgmestre concerné afin d'envisager des solutions Points Poste adéquates.

01.04 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir retracé le contexte. Nous le connaissons bien, car il revient comme une litanie dans cette commission. Cependant, nous ne pouvons nous résoudre à une application aveugle de cette rationalisation. Personnellement, je maintiens qu'à Ottignies-Louvain-La-Neuve, où il y a deux villes en quelque sorte, on ne peut appliquer la règle générale de façon totalement arbitraire. On nous répond toujours: "ouverture de Points Poste".

Selon l'expérience dans les localités avoisinant la mienne, les Points Poste sont relativement fragiles. En effet, l'accord de commerçants acceptant d'installer ces services dans leur local est nécessaire. C'est un investissement difficile, car il demande une formation, une nouvelle gestion de leur commerce, entre autres pour les magasins de journaux. Ce n'est pas aussi facile qu'il puisse paraître, pas plus que ce ne doit l'être pour un Press Shop ou un Proxi Delhaize. Il ne s'agit pas du même métier. Il ne revêt donc pas la stabilité et l'aspect permanent que peut présenter un bureau.

Je continue à protester contre ces fermetures, surtout quand elles sont exécutées de façon particulièrement aveugle, dans le cas du moins de la ville d'Ottignies-Louvain-La-Neuve. J'estime regrettable de ne pouvoir disposer d'aucun recours.

01.04 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Dat probleem kennen we maar al te goed. Er wordt met de regelmaat van een klok over geklaagd in deze commissie. Toch mogen we niet overgaan tot een blinde rationalisatie. Het enige antwoord is de opening van PostPunten. Maar ze zijn vrij kwetsbaar, ze hebben niet hetzelfde permanent karakter als een klassiek kantoor. Ik blijf protesteren tegen die sluitingen, ik vind het spijtig dat er geen verzet tegen aangetekend wordt.

01.05 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. De toute évidence, si une série d'interventions ont vu le jour au sein de notre commission, c'est parce qu'elles correspondent à des difficultés sur le terrain. Vous avez cité des chiffres de réduction. Certes, une bonne partie du chemin a déjà été parcourue, ce dont nous ne devons pas nécessairement nous réjouir. Les bureaux de poste qui ferment maintenant s'ajoutent aux fermetures intervenues précédemment! Celles-ci sont parfois vécues plus difficilement sur le terrain suivant les situations.

Pour Verviers, j'ai noté les propos que vous avez tenus au sujet des bureaux et des Points Poste restants. Il s'agit d'une grande ville. Il est donc normal d'y respecter une certaine proportionnalité. J'espère qu'une solution interviendra rapidement concernant le Point Poste en question. C'est en effet dommage qu'il soit fermé sans solution de rechange. La population ignore où devoir s'adresser et doit se contenter de solutions provisoires en attendant qu'une solution acceptable soit présentée.

01.05 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Als deze kwestie in onze commissie aan bod komt, is dat omdat er moeilijkheden zijn in het veld. De postkantoren die vandaag sluiten, komen bovenop de vorige sluitingen! Voor Mangombroux hoop ik dat er snel een oplossing komt.

01.06 **Steven Vanackere**, ministre: Je m'informerai quant à la stabilité et la durabilité des solutions Points Poste. Ayant pris mes

01.06 Minister **Steven Vanackere**: Ik zal inlichtingen inwinnen over de

fonctions depuis peu, j'ignore la façon dont ces contrats sont rédigés. Je retiens la remarque de Mme Snoy relative à l'aspect permanent qu'offre un bureau.

stabiliteit en de bestendigheid van de PostPunten, en navraag doen naar de manier waarop de contracten worden opgesteld.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Question de M. Philippe Henry au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la prise en compte d'objectifs environnementaux dans les gares belges" (n° 11149)
02 Vraag van de heer Philippe Henry aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het toepassen van milieudoelstellingen in Belgische stations" (nr. 11149)

02.01 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, une question plus générale puisqu'on peut constater que certaines gares sont en plein travaux de restauration.

Mons est actuellement en train de construire sa nouvelle gare sous la direction de l'architecte espagnol Calatrava, connu déjà par son passage à Liège où nous avons une grande gare en construction et finalisation, puisqu'il reste encore des choses à faire. Là, il nous reste bien des regrets vis-à-vis de la prise en compte de la durabilité à l'intérieur de la gare même. Pourtant, lors de la conception de bâtiments aussi importants, destinés à servir longtemps, il me paraît important de prendre en compte un tel aspect, notamment la question énergétique. À Mons, peut-être est-il encore temps de réagir: l'avancement n'en est pas encore à ce stade.

Dans ma question, j'ai repris l'exemple d'une gare au sujet de laquelle j'ai reçu des informations: il s'agit, en France, de la gare d'Achères-Ville, située en bordure de la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Elle subit actuellement une restructuration importante, même pas une construction intégrale, qui constitue une opération pilote de haute qualité environnementale (label HQE) menée par la SNCF et la Région Île-de-France.

Un ensemble d'éléments sont pris en considération pour la conception de la gare et de ses fonctionnalités. La toiture de la gare sera recouverte d'une membrane d'étanchéité équipée d'une multitude de cellules photovoltaïques. En plus, le toit de la nouvelle gare recevra deux panneaux solaires. Une partie de l'énergie consommée sera produite sur place grâce à l'énergie solaire, ce qui permet de réduire une partie significative de la production de gaz à effet de serre.

D'autres systèmes moins connus sont également proposés comme le "solar spot", système qui capte la luminosité naturelle extérieure et la canalise par réflexion jusque dans le tunnel, ce qui économise de l'éclairage artificiel, comme un toit végétalisé, un mur isolant, une pompe à chaleur, des détecteurs de mouvements et des sondes photosensibles, des eaux pluviales récupérées, des sanitaires écologiques, etc. Autant d'éléments qu'il serait possible d'intégrer dans un bâtiment à conception plus durable.

Monsieur le ministre, quelles sont les mesures prévues dans le cahier de charges des nouvelles gares et des projets de rénovation en

02.01 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Zoals eerder al in Luik wordt er nu ook in Bergen een nieuw station gebouwd. We betreuren dat in het Luikse stationsgebouw zelf niet meer aandacht besteed werd aan duurzaam bouwen. Bij het ontwerpen van zo'n belangrijke gebouwen lijkt het energie-vraagstuk me nochtans essentieel. In Bergen is het misschien niet te laat en kan er op dat vlak nog wat worden ondernomen, aangezien de werkzaamheden er nog niet zo ver gevorderd zijn.

In Frankrijk wordt het station van Achères-Ville momenteel grondig gerenoveerd. Het gaat om een gemeenschappelijk proefproject van de SNCF en de regio Ile-de-France met een hoge milieukwaliteit. Het dak zal met een groot aantal fotovoltaïsche cellen worden bekleed en er zullen twee zonnepanelen worden geplaatst. Daarnaast zal er gebruik worden gemaakt van diverse andere systemen, zoals een *solar spot*, die het natuurlijke licht opvangt en het in de tunnel weerspiegelt; een groendak; een isolerende wand; een warmte-pomp; bewegingsdetectoren en lichtgevoelige sensoren; regen-waterrecuperatie; ecologisch sanitair, enz. Dit zijn allemaal maatregelen die passen in een duurzaam bouwplan.

Wat bepalen de bestekken voor de nieuwe stations en de

matière énergétique et environnementale?

La SNCB a-t-elle un plan de travail concernant la rénovation énergétique des grandes gares belges?

La SNCB a-t-elle pris contact avec son homologue français afin de dégager des pistes d'avenir, particulièrement à travers cet exemple de rénovation mis en oeuvre?

02.02 **Steven Vanackere**, ministre: Cher collègue, je confirme que le groupe SNCB s'est engagé à accroître d'ici 2012 le rendement énergétique des gares, ateliers et autres bâtiments de 7,5% par rapport à 2005 et de 20% à l'horizon 2020. Depuis 2005, bon nombre d'initiatives ont été prises et ont déjà abouti à une diminution, fin 2008, de 6% de la consommation globale d'énergie dans tous les bâtiments du groupe SNCB, par rapport, toujours, à 2005. Pour chaque bâtiment neuf ou pour chaque rénovation en profondeur de bâtiments, un concept peu énergivore est visé, voire un concept d'énergie passive aux endroits qui le permettent. En référence à la vision soutenue notamment par le Centre scientifique et technique de la construction, il convient, lors de chaque évaluation des investissements visant à renforcer l'efficacité énergétique, de suivre la logique suivante.

La première étape est de réduire la demande d'énergie à son maximum. La deuxième étape est d'investir dans des équipements à grande efficacité énergétique. La troisième étape, pour la consommation d'énergie qui en découle inévitablement, est de solliciter au maximum les sources d'énergie renouvelable. Pour les gares, ce principe doit sans aucun doute être concilié avec une amélioration accrue de l'accessibilité, de l'attractivité et du sentiment de sécurité pour les visiteurs. En effet, plus le nombre de citoyens qui choisissent de se déplacer en train sera élevé, plus l'efficacité énergétique du transport dans ce pays sera importante.

Je n'ai pas besoin de rappeler cet argument, mais il convient de se dire que tout investissement de nature à déconseiller aux usagers d'utiliser les transports en commun aurait, par ricochet, un effet non négligeable sur l'utilisation d'énergie. En effet, comme vous le savez, se déplacer en train reste le choix le plus écologique.

Pour les bâtiments neufs, il convient désormais de tenir compte des conditions techniques pour l'installation de panneaux solaires photovoltaïques ou de chauffe-eau solaires sur les toitures. Ainsi, les projets de rénovation des gares de Gent-Sint-Pieters et d'Oostende et les projets immobiliers à Gent, Fabiolalaan, et à Liège rue du Plan incliné prévoient l'intégration de panneaux solaires photovoltaïques. Dans le cadre de l'UIC (Union internationale des chemins de fer), une concertation internationale est menée régulièrement entre la SNCB et les autres entreprises ferroviaires. Des idées y sont échangées et les résultats comparés.

En ce qui concerne plus précisément la future gare de Mons, dont la construction n'est pas encore en cours, le dossier se trouve actuellement en phase d'étude au sein de l'avant-projet de modernisation des abords de la gare. Celle-ci précède la phase d'étude de l'avant-projet du bâtiment de la gare. Il est évident que, lors de l'établissement des cahiers des charges, l'on recherchera la meilleure solution possible en termes d'énergie durable, en

renovatieprojecten op energie- en milieuvlak? Beschikt de NMBS in dat verband over een bepaald plan? Heeft de NMBS contact opgenomen met de Franse spoorwegmaatschappij in verband met dit schoolvoorbeeld van een geslaagde renovatie?

02.02 Minister **Steven Vanackere**: De NMBS-Groep heeft zich ertoe verbonden het energierendement van de stations en andere gebouwen tegen 2012 te verhogen met 7,5 procent ten opzichte van 2005. Tegen 2020 zal dat rendement met 20 procent moeten stijgen. Dankzij de inspanningen die sinds 2005 worden geleverd, was het energieverbruik eind 2008 al met 6 procent gedaald. Voor elke nieuwbouw of grote renovatie wordt er gestreefd naar een energiezuinig ontwerp, en indien mogelijk wordt er passief ge- of verbouwd. Bij elke evaluatie van de investeringen in energie-efficiency wordt de volgende logica gevolgd: in de eerste plaats moet de energiebehoefte terug-geschroefd worden, voorts moet er gekozen worden voor zeer energie-efficiënte materialen, en ten slotte moet er maximaal gebruik gemaakt worden van hernieuwbare energie. Wat de stations betreft, moeten die principes gecombineerd worden met een betere toegankelijkheid, een grotere aantrekkelijkheid en een verhoogde veiligheid voor de gebruikers.

Er wordt regelmatig internationaal overleg gepleegd tussen de NMBS en de andere spoorweg-maatschappijen die deel uitmaken van de Internationale Spoorweg-unie (UIC) om ideeën uit te wisselen en resultaten te vergelijken.

Het dossier betreffende het toekomstige station van Bergen is in studie. Bij het uitwerken van de bestekken zal er naar de beste oplossingen inzake duurzame energie gezocht worden.

s'inscrivant dans le cadre du réaménagement des abords de la gare.

02.03 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie. Vous avez bien balisé les principes. Un certain nombre d'initiatives sont déjà en cours. Mais, pour être tous les jours dans les gares et dans les trains, je pense qu'il y a encore beaucoup de travail. Dans les constructions de ces dernières années, il semble que cela n'ait pas été la priorité. Tant mieux si cela change. Il faut distinguer les gares existantes et les gares ou extensions de gares à venir auxquelles il faudra accorder une très haute priorité. Vous avez raison de dire que cela doit rester fonctionnel, accessible et attirant mais il est tout à fait possible de combiner ces objectifs.

Il faut que la priorité soit importante pour les nouveaux bâtiments car le fait de les modifier par la suite coûte très cher. De toute évidence, cela n'a pas été le cas pour un certain nombre de bâtiments récents, restés le parent pauvre de la construction.

À propos de la rénovation, il est utile de se fixer des objectifs mais il faut aussi faire preuve d'ambition. C'est sous cet angle qu'il faut envisager les plans de rénovation des gares. Il est certainement encore possible de travailler les aspects durabilité et consommation énergétique.

02.03 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Dat is kennelijk geen prioriteit geweest bij de bouwwerken van de voorbije jaren. We kunnen alleen maar toejuichen dat dat nu verandert. Bij nieuwbouw moet dit een topprioriteit zijn, want aanpassingen achteraf zouden meer geld kosten. Bij renovatie moet men ambitieus durven zijn. Renovatieplannen moeten uit het oogpunt van de duurzaamheid worden bestudeerd.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les amendes infligées aux voyageurs de la SNCB suite à l'oubli de leur abonnement de train" (n° 11222)
03 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de boetes voor de NMBS-reizigers die hun treinabonnement vergeten zijn" (nr. 11222)

03.01 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB "accepte" que ses usagers oublient leur abonnement au maximum deux fois par an. Une utilisatrice régulière l'ayant oublié deux fois en 2008 ne pensait pas devoir payer une indemnité suite à un oubli au mois de février 2009. Or, c'est pourtant ce qui est arrivé à ma collaboratrice.

Elle a tenté de savoir comment la SNCB comptabilisait la période pendant laquelle elle accepte deux oublis d'abonnement. Elle pensait que c'était à partir de la date du premier oubli à laquelle on ajoute 365 jours. L'agent de la SNCB, n'ayant pas de réponse plus précise à lui fournir, a simplement répondu que le système informatique calculait automatiquement les dédommagements à payer. C'est d'autant plus surprenant que l'agent savait très bien qu'elle possédait un abonnement.

Monsieur le ministre, comment procède la SNCB pour déterminer la période durant laquelle un usager distrait peut oublier son abonnement sans payer d'amende? Il faudrait mieux communiquer à ce sujet et expliquer la règle aux abonnés.

Quel est le nombre d'amendes infligées en 2008 par la SNCB et le montant total de celles-ci? Comment la SNCB utilise-t-elle l'argent ainsi récupéré?

03.01 **Camille Dieu** (PS): De NMBS tolereert dat treinkaarthouders maximaal tweemaal per jaar hun abonnement vergeten. Een abonnee die zijn abonnement in 2008 tweemaal vergeten was en in februari 2009 opnieuw in dat geval verkeerde, dacht niet dat hij voor die laatste vergetelheid een boete diende te betalen. Toen hij trachtte uit te vissen welke regels er ter zake gelden, kon de NMBS-beambte hem geen duidelijk antwoord geven. Hoe berekent de NMBS de periode gedurende welke een verstrooide reiziger zijn abonnement mag vergeten zonder daarvoor beboet te worden? De reizigers zouden op de hoogte gebracht moeten worden van de toepasselijke voorschriften. Hoeveel boetes werden er in 2008 door de NMBS opgelegd en voor welk bedrag? Waaraan besteedt

03.02 **Steven Vanackere**, ministre: Madame Dieu, je vous remercie d'avoir attiré mon attention sur l'absence d'amende quand on a oublié son abonnement. Je suis d'une école beaucoup plus sévère que cela! Puisque l'oubli de cet abonnement provoque des coûts administratifs, ce manque d'attention doit être payé; c'est la règle appliquée notamment sur le réseau de la STIB. Ces coûts sont assumés par l'organisation. On met à contribution la solidarité de ceux qui sont toujours en règle pour fournir un deuxième abonnement en cas de perte ou les documents administratifs relatifs à la gestion d'un cas d'oubli d'abonnement.

J'en parlerai à la direction. Sincèrement, je trouve que dans un schéma où on essaye de ne pas avoir trop de coûts administratifs, on peut s'attendre à ce qu'un client pense à avoir son abonnement sur lui. Je vous confirme qu'aujourd'hui la gratuité de ce phénomène est calculée à partir de la date du premier oubli, à laquelle la SNCB ajoute 365 jours. Si cela arrive une deuxième ou une troisième fois, on compte à partir du premier oubli.

Vous demandez si on ne devrait pas mieux communiquer à ce sujet. Cela dépend de ce qu'il faut communiquer: soit la situation actuelle, soit la déclaration politique du ministre de tutelle qui trouve que cela commence à bien faire. Si tout le monde l'oublie chaque année deux fois, cela pourrait occasionner pas mal de coûts.

Les conditions générales de transport des voyageurs sont consultables sur le site internet de la SNCB ainsi qu'en gare. Sur le site internet de la SNCB, cela se trouve dans la partie "Voyager en Belgique-tarifs-cartes train-infos complémentaires-oubli et perte de la carte train". Les conditions et la procédure à suivre y sont clairement expliquées. De plus, dans les gares, différentes brochures telles que le "Guide du voyageur" ou "Voyager sans titre de transport valable" sont mises à la disposition des usagers.

Je crois que la SNCB fait ce qu'elle peut à ce sujet. En termes de communication, il serait encore plus simple de donner une amende administrative en cas d'oubli de son abonnement. On peut peut-être progresser dans la communication en modifiant cette politique.

Le nombre d'irrégularités pour l'année 2008 n'est pas encore connu – le rapport annuel est à la rédaction – mais pour 2007, le nombre de constatations s'élevait à 208.371. Vous imaginez le nombre de personnes occupées à taper des rapports, des constats! Le montant récupéré en 2007 est de 1.628.404 euros. À l'occasion, nous ferons la division!

Les montants ainsi récupérés sont affectés aux charges administratives liées à ce phénomène et le solde, pour autant qu'il y en ait un, quoi que je crains que cette activité soit plutôt de nature à faire perdre de l'argent, est affecté à la couverture des missions de service public.

J'invite tout un chacun à réfléchir à ce phénomène. Il faut aussi appliquer une logique dans laquelle celui qui fait attention est récompensé.

de NMBS de opbrengst van die boetes?

03.02 Minister **Steven Vanackere**: Ik dank u dat u mijn aandacht vestigt op die lacune. Ik ben strenger dan dat! Een dergelijke nalatigheid veroorzaakt administratieve kosten, daar moet dus voor worden betaald! Ik zal dat opnemen met de directie. Eerlijk gezegd wordt er van een klant toch verwacht dat hij zijn treinkaart bij zich heeft.

Vandaag begint men te rekenen vanaf de datum van de eerste vergetelheid. Gebeurt het een derde keer binnen een periode van 365 dagen, dan moet er worden betaald.

U vraagt of er dienaangaande niet beter moet worden gecommuniceerd. Vraag is wat er moet worden verduidelijkt: de huidige regeling of de mening van de minister, die vindt dat dit fenomeen moet worden tegengegaan? Het zou nog eenvoudiger zijn een reiziger die zijn abonnement vergeet, gewoon een administratieve boete op te leggen. We kunnen het beleid dienaangaande misschien wijzigen en zo vooruitgang boeken op het vlak van de communicatie. De algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers kunnen op de NMBS-website en in de stations worden geraadpleegd.

Het aantal onregelmatigheden voor het jaar 2008 is nog niet bekend. Voor 2007 liep dat op tot meer dan 200.000. De bedragen die in dat kader worden geïnd, worden aangewend voor de administratieve lasten die met dat fenomeen gepaard gaan en het saldo, voor zover er een saldo is, wordt gebruikt voor het vervullen van de taken van openbare dienstverlening. Er dient een logica te worden gehanteerd waarbij degene die oplettend is, wordt beloond. Maar ik zie dat u lacht, mevrouw.

03.03 **Camille Dieu** (PS): Je ris jaune! Je trouve normal qu'on oublie une fois ou deux son abonnement sur une année. Vous rendez-vous compte dans quelle précipitation parfois les gens quittent leur domicile. Les femmes changent de sac, les hommes de veston, s'il pleut vous enfilez votre imper plutôt que la veste de la veille et vous oubliez votre abonnement dans la mauvaise poche.

Deuxièmement, je ne comprends pas comment les charges administratives peuvent être aussi lourdes. La machine est là, l'ordinateur est là, il suffit de taper le nom pour constater que la personne est abonnée et qu'il ne s'agit pas d'un resquilleur. Ne venez pas me dire que cela prend un temps fou et que le train va s'arrêter dix minutes de plus en gare parce que l'agent n'a pas fini de s'occuper de tous les resquilleurs du train!

Je trouve normal et humain qu'il y ait une tolérance en la matière. Enfin, si c'est 365 jours à partir de la date du premier oubli, quand recommence-t-on à dire qu'il s'agit d'un premier oubli? Et en quoi cette charge est-elle si terrible?

03.03 **Camille Dieu** (PS): Ja, ik lach groen! Ik vind het normaal dat men een of twee keer per jaar zijn abonnement vergeet. Voorts begrijp ik niet dat de administratieve lasten zo hoog kunnen zijn. Als men zijn abonnement voor de eerste keer vergeet en men daar 365 dagen bijtelt, vanaf wanneer spreekt men opnieuw van de eerste keer?

03.04 **Steven Vanackere**, ministre: Tout comme vous, je trouve normal qu'une personne puisse oublier son abonnement. Cela m'arrive également! Dans ce cas précis, la STIB m'invite à montrer mon abonnement. Si je ne suis pas en possession de mon abonnement, je ne trouve pas que, moralement, je sois en défaut, mais je trouve normal aussi de devoir m'acquitter d'une somme de quelque 5 euros pour couvrir les frais administratifs, qui sont bel et bien présents! Le simple fait de gérer une banque de données, comprenant des dates, des noms de personnes, des numéros d'abonnements pour constater que, depuis un premier oubli, il y a souvent répétition en la matière, nécessite des fonds. En effet, 208.000 constats ont été effectués sur l'année. Je vous garantis que c'est une véritable usine que de gérer ce type de constats.

03.04 Minister **Steven Vanackere**: Net zoals u vind ik het normaal dat iemand iets kan vergeten. Maar ik vind het even normaal dat de administratieve kosten voor die vergetelheid gedekt worden.

03.05 **Camille Dieu** (PS): Les bus gratuits sont donc préférables! Ils favorisent la mobilité et il est superflu de réclamer votre abonnement! Cela, c'est la vraie politique de la mobilité. Voilà ce que je dis au ministre, plutôt que d'infliger des amendes à des malheureux, parce qu'ils courent comme des fous le matin pour se rendre au travail!

03.05 **Camille Dieu** (PS): Om de mobiliteit te bevorderen en komaf te maken met alle abonnementen moet dus voor gratis openbaar vervoer worden gekozen!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Question de M. Eric Thiébaut au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la demande du SITURV de mener une enquête en gares de Quiévrain et Péruwelz" (n° 11241)
04 Vraag van de heer Eric Thiébaut aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanvraag van SITURV om in de stations Quiévrain en Péruwelz een enquête te houden" (nr. 11241)

04.01 **Eric Thiébaut** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je souhaite attirer votre attention sur le projet du SITURV d'améliorer le réseau de transport public dans ma région, dans la zone transfrontalière autour de Valenciennes, et sur sa demande de pouvoir étudier à cette fin les migrations transfrontalières via les gares de Péruwelz et de Quiévrain.

04.01 **Eric Thiébaut** (PS): De doelstelling van de vakbond van het "Syndicat intercommunal des Transports Urbains de la Région de Valenciennes" (SITURV) van de regio Valenciennes is het netwerk van het openbaar vervoer

Le SITURV est l'autorité organisatrice des transports dans le Valenciennois. Il a pour mission l'étude, l'organisation et l'amélioration des transports urbains et la réalisation des infrastructures nécessaires au transport collectif. Son ambition est d'offrir à la population du Nord un réseau de qualité, attractif pour tous afin de développer des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière. C'est donc assez louable.

Dans la perspective du futur réseau reliant Valenciennes à Quiévrain via un trolleybus transfrontalier à l'horizon 2012 et suite à la volonté de mettre sur pied une navette de bus reliant Vieux-Condé à la gare SNCB de Péruwelz, les représentants du SITURV souhaitent étudier les montées en gare de Quiévrain et de Péruwelz, afin d'évaluer l'opportunité d'une telle opération.

À l'heure actuelle, l'enquête origine-destination menée par le SITURV afin de réaliser son ambitieux plan de réseau de transport public intermodal se limite à l'étude de fréquentation des 11 gares de la SNCF inscrites dans un accord PTU (périmètre de transport urbain). Il s'agit d'un accord d'intégration tarifaire qui permet aux utilisateurs du réseau frontalier d'utiliser le train régional dans le périmètre de transport urbain grâce à un abonnement trans-villes.

C'est dans ce cadre, monsieur le ministre, que les autorités du SITURV me disent avoir sollicité à maintes reprises les responsables de la SNCB afin d'obtenir une autorisation de mener une enquête en gares de Quiévrain et de Péruwelz, mais sans résultat à ce jour.

Aussi, je me retourne vers vous pour savoir dans quelle mesure les contacts entre la SNCB et le SITURV peuvent être encouragés. Pouvez-vous jouer un rôle à ce niveau? Êtes-vous sensible aux efforts de coopération entre les autorités françaises et belges, visant à améliorer le réseau de transport public transfrontalier? Pourriez-vous m'indiquer plus précisément quelles sont, dans la législation belge, les modalités ou procédures particulières que les autorités du SITURV doivent respecter pour bénéficier d'une autorisation de mener une enquête de fréquentation sur les quais des gares de Quiévrain et de Péruwelz?

04.02 **Steven Vanackere**, ministre: Puisque les gares appartiennent au groupe SNCB, le Syndicat intercommunal pour les transports urbains de la région de Valenciennes (SITURV) a besoin de l'accord de la SNCB afin de pouvoir effectuer une enquête parmi ses clients. Les résultats de ce genre d'enquêtes sont également intéressants pour la SNCB. Il est évident que la SNCB préfère effectuer les enquêtes parmi ses clients en étroite collaboration, le cas échéant, avec des organisations comme le SITURV.

À ce stade-ci, nous ne savons pas à qui le SITURV s'est déjà adressé. Cependant, nous avons invité la SNCB à prendre contact avec le SITURV afin d'entamer les pourparlers concernant cette étude. La SNCB a déjà contacté le SITURV afin de fixer une réunion. Elle n'a pas encore reçu de réponse.

La seule condition concerne la possibilité de trouver un accord avec le groupe SNCB. Comme vous le voyez, il n'y a pas d'a priori négatif, mais une volonté d'agir en concertation.

in de grensoverschrijdende zone rond Valenciennes te verbeteren. In het vooruitzicht van het toekomstige netwerk dat Valenciennes met Quiévrain verbindt via een grensoverschrijdende trolleybus in 2012 en naar aanleiding van de voorgenomen pendelbusdienst tussen Vieux-Condé en het NMBS-station van Péruwelz, wensen de vertegenwoordigers van SITURV het verkeer in de stations van Quiévrain en Péruwelz te bestuderen. Er werd verscheidene malen contact gezocht met de verantwoordelijken van de NMBS om zo'n onderzoek te mogen voeren, maar zonder resultaat tot dusver.

Welke modaliteiten of bijzondere procedures uit de Belgische wetgeving moet de overheid van SITURV naleven om zo'n onderzoek te mogen voeren naar het aantal personen op de perrons in de stations van Quiévrain en Péruwelz? Kunnen de contacten tussen de NMBS en SITURV aangemoedigd worden? Kunt u daarin een rol spelen?

04.02 Minister **Steven Vanackere**: De NMBS moet het SITURV, de vervoersautoriteit voor de regio Valenciennes, toestem-ming geven om een dergelijke enquête bij de treinreizigers uit te voeren. De resultaten van dergelijke enquêtes zijn ook interessant voor de NMBS. We hebben de NMBS gevraagd contact op te nemen met het SITURV en gesprekken aan te knopen over die studie. De NMBS heeft het SITURV al gecontact om een vergadering te beleggen, maar heeft nog geen antwoord ontvangen.

Présidente: Camille Dieu.
Voorzitter: Camille Dieu.

04.03 **Eric Thiébaut** (PS): Cela veut-il dire que vous êtes d'accord ou que vous avez un a priori favorable?

04.03 **Eric Thiébaut** (PS): Betekent dit dat u a priori voorstander is van een dergelijke enquête?

04.04 **Steven Vanackere**, ministre: Cela veut surtout dire que ce n'est pas à moi, en tant que ministre, de m'occuper de la politique commerciale et de la récolte de données commerciales. Suivant le contrat de gestion, c'est la responsabilité de la SNCB. Je crois que la SNCB s'intéresse aux souhaits de la clientèle. Moyennant l'accord du groupe SNCB, cette enquête peut se faire. Puisqu'elle a déjà pris contact à ma demande avec le SITURV, je suppose que ces pourparlers vont conduire à un accord entre ces deux organisations afin de mener cette enquête à bien.

04.04 Minister **Steven Vanackere**: Als minister mag ik me niet mengen in het com-mercieel beleid en de gegevens-inzameling voor commerciële doeleinden. Als de NMBS – zoals ik denk – informatie met betrekking tot de reizigers-behoeften nuttig kan gebruiken, zal het SITURV die enquête mits toestemming van de NMBS-Groep kunnen uitvoeren.

04.05 **Eric Thiébaut** (PS): J'espère que cela va s'accélérer. Il ne faudrait pas que des problèmes administratifs dus à un manque de communication entre les deux pays bloquent le développement futur d'une possible ligne de tramway entre nos deux pays. Ce serait un peu ridicule. Je vous interrogerai encore en commission sur ce dossier, qui avance bien du côté français. Ils vont avoir besoin de contacts officiels en Belgique pour pouvoir finaliser ce projet de tramway entre Valenciennes et Quiévrain.

04.05 **Eric Thiébaut** (PS): Ik hoop dat er vaart kan worden gezet achter dit dossier.

04.06 **Steven Vanackere**, ministre: Il faut espérer que le SITURV réponde rapidement à la lettre de la SNCB.

04.06 Minister **Steven Vanackere**: Hopelijk zal het SITURV de brief van de NMBS snel beantwoorden.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 11252 de M. Jean-Jacques Flahaux est reportée.

05 Questions jointes de
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le dépassement de signaux par les conducteurs de locomotive de la SNCB" (n° 11257)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nombre de feux rouges brûlés par des trains sur les lignes SNCB" (n° 11419)
05 Samengevoegde vragen van
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het negeren van signalen door de treinbestuurders van de NMBS" (nr. 11257)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het aantal stopseinen dat door treinen op het NMBS-netwerk genegeerd wordt" (nr. 11419)

05.01 **David Lavaux** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, en 2008, la SNCB a enregistré 78 dépassements de feux rouges sur le réseau, ce qui représente un record absolu. Ces chiffres des dépassements sont particulièrement interloquants puisqu'ils sont en constante augmentation depuis dix ans.

05.01 **David Lavaux** (cdH): De NMBS heeft vastgesteld dat er in 2008 78 stopseinen genegeerd werden, wat een absoluut record is. Hoewel het aantal genegeerde

Par rapport à 2007, qui marquait déjà un record, 10 dépassements de feux rouges de plus ont été enregistrés en 2008. Comme je viens de le dire, le chiffre des dépassements ne cesse d'augmenter depuis dix ans: 36 en 1995, 37 en 1999, 53 en 2000, 59 en 2001, 48 en 2002, 47 en 2003, 64 en 2004, 61 en 2005, 62 en 2006, 68 en 2007 et 78 en 2008!

En dépit de cette augmentation quasi continue des chiffres, la SNCB estime que la sécurité est constante sur les rails.

Monsieur le ministre le plan de lutte contre les dépassements de signaux initié par le précédent contrat de gestion a-t-il été rédigé et le cas échéant implémenté?

Quelles sanctions sont-elles prises à l'encontre des conducteurs concernés? Des informations particulières ne devraient-elles pas être formulées aux conducteurs pour les sites du réseau où les signaux sont les plus régulièrement dépassés?

Quels sont les délais pour la mise en place de l'ETCS, système européen commun aux différents réseaux, permettant un arrêt automatique des trains qui franchissent un feu rouge? À quel moment le réseau sera-t-il équipé du système TBL1+?

05.02 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, un article assez complet du "Soir Magazine", que vient de nous résumer M. Lavaux, fait le point sur le nombre de feux rouges brûlés sur les lignes de la SNCB.

Les informations qui y sont relatées sont inquiétantes quant à la sécurité des voyageurs et des conducteurs de trains et ne peuvent que nous rappeler l'accident de Pécrot et ses huit morts en 2000.

Si le directeur général du département Technique & Production de la SNCB se veut rassurant quant à son analyse de la situation, il convient d'entreprendre tout ce qui est techniquement et financièrement possible afin d'éviter ce type de dépassement de feux de signalisation.

Cela passe sans aucun doute par de nouveaux investissements en matière de sécurité, par un allègement des cadences auxquelles sont soumis les conducteurs de train et par une meilleure formation du personnel. Je ne suis pas sûr que l'augmentation des sanctions soit la solution.

À la suite de l'accident de Pécrot, de tels investissements avaient été prévus, à propos desquels il est utile de faire le point. Les promesses d'investissements ont-elles été tenues?

Monsieur le ministre, le chiffre de 78 signaux rouges brûlés en 2008 tient-il compte uniquement de l'activité Voyageur de la SNCB ou comprend-il également les activités de B-Cargo et les trains internationaux? Sinon, combien de signaux rouges supplémentaires ont-ils été brûlés dans le cadre de convois B-Cargo ou par des trains internationaux au cours de l'année 2008?

Dispose-t-on de chiffres corrélés avec le nombre d'années

stopseinen de jongste jaren constant toeneemt, is de NMBS van oordeel dat veiligheid van de spoorwegen niet in het gedrang komt.

In de vorige beheersovereenkomst werd de aanzet gegeven tot een plan waarmee men het negeren van de stopseinen wilde aanpakken. Is dat plan ondertussen opgesteld en werd het in voorkomend geval al uitgevoerd? Welke sancties worden er de betrokken treinbestuurders opgelegd? Zouden de treinbestuurders geen specifieke informatie moeten krijgen met betrekking tot de plaatsen waar de seinen het vaakst genegeerd worden? Tegen wanneer moeten de automatische remsystemen zijn ingevoerd?

05.02 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De persberichten over het negeren van de stopseinen op het NMBS-net zorgen voor heel wat ongerustheid! Naar aanleiding van het ongeval in Pécrot waren er nochtans grote investeringen in het vooruitzicht gesteld.

Gaat het in die 78 gevallen enkel om het reizigersverkeer op het nationale spoorwegnet? Kan u bevestigen dat treinbestuurders met minder dan 5 of meer dan 25 jaar ervaring vaker de stopseinen negeren? Hoeveel stopseinen werden er reeds sinds begin 2009 genegeerd? Hoeveel treinbestuurders werden er de jongste vijf jaar gepensioneerd en hoeveel nieuwe bestuurders hebben een opleiding gevolgd? Waaruit bestaan de nieuwe technische veiligheidsuitrustingen en wanneer zullen ze operationeel zijn? Welke investeringen werden er sinds 2000 gedaan om die toestand het hoofd te bieden?

d'expérience et l'âge des conducteurs?

Pouvez-vous confirmer que davantage de signaux rouges sont brûlés par des conducteurs ayant moins de 5 ans ou de plus de 25 ans d'expérience, qui sont peut-être soumis à plus de lassitude professionnelle ou de fatigue?

Combien de signaux rouges ont-ils été brûlés depuis le début de l'année 2009 par des trains voyageurs et par des trains B-Cargo? Des incidents graves ou potentiellement graves ont-ils été relevés?

Combien de conducteurs ont-ils été admis à la pension année par année au cours des cinq dernières années? Combien de conducteurs en moyenne sont-ils mis à la pension chaque mois depuis le début de l'année? Dans le même temps, combien de nouveaux conducteurs ont-ils pu être formés? Le lien avec la question initiale est justement la nécessité d'avoir des conducteurs jeunes et bien formés.

Quels sont les dispositifs techniques qui sont étudiés pour aider les conducteurs à éviter ces problèmes? Quand seront-ils opérationnels?

Le dispositif utilisé par les Chemins de Fer Luxembourgeois qu'on me décrit comme peu coûteux et très efficace, a-t-il déjà été testé par la SNCB? Ses avantages et inconvénients ont-ils déjà été débattus lors de réunions entre les deux compagnies de chemins de fer?

Quels ont été les investissements effectivement consentis depuis 2000 pour aider au respect des feux de signalisation sur le réseau de la SNCB?

05.03 **Steven Vanackere**, ministre: Chers collègues, voilà beaucoup de questions statistiques, n'est-ce pas! Je vais quand même essayer d'y répondre. Les 78 signaux évoqués dans la question représentent l'ensemble des signaux dépassés par les conducteurs de la SNCB, tant pour le transport des voyageurs que pour l'activité cargo de l'entreprise. Les éventuels dépassements commis par des trains internationaux sont aussi inclus dans cette liste.

En valeur absolue, la ventilation des dépassements des signaux en fonction de l'expérience du conducteur de train est la suivante:
- 30% sont commis par des conducteurs dotés d'une expérience inférieure à cinq ans;
- 32% par des conducteurs dont l'expérience varie entre cinq et vingt ans;
- 37% par des conducteurs dont l'expérience est supérieure à vingt ans.

En fonction de l'âge du conducteur, quelque 50% des dépassements ont été provoqués par du personnel âgé de plus de quarante ans; 25% des cas par des conducteurs appartenant à la catégorie dix-huit à trente ans et 25% par des conducteurs âgés de trente à quarante ans.

Je constate donc que j'appartiens à la catégorie des hommes âgés, mais ce n'est certainement pas encore votre cas!

05.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Méfions-nous des apparences!

05.03 Minister **Steven Vanackere**: De 78 signalen in het antwoord staan voor alle door NMBS-bestuurders genegeerde signalen. Ongeveer 30 procent van de overtredingen wordt door bestuurders met een ervaring van minder dan 5 jaar gepleegd, 32 procent door bestuurders met een ervaring tussen 5 en 20 jaar en 37 procent door bestuurders met een ervaring van meer dan 20 jaar. Ongeveer 50 procent van de overtredingen wordt gepleegd door personeel van meer dan veertig jaar en in 25 procent van de gevallen behoren de bestuurders tot de categorie van personen tussen 18 en 30 jaar.

05.05 **Steven Vanackere**, ministre: J'ai découvert la définition d'un homme âgé grâce à Herman Van Rompuy, qui dit: "Un homme âgé, c'est quelqu'un de plus âgé que moi".

Nous pouvons conclure qu'il y a relativement plus de conducteurs dont l'expérience est inférieure à cinq ans ou de gens appartenant à la catégorie des moins de trente ans qui dépassent les signaux.

Pendant les deux premiers mois de 2009, onze signaux ont été dépassés par des conducteurs de la SNCB: trois dans le cadre de l'activité cargo, huit pour l'activité voyageurs.

Le nombre de conducteurs admis à la pension au cours des cinq dernières années est le suivant: en 2004, 206; en 2005, 256; en 2006, 220; en 2007, 219; en 2008, 116.

Six conducteurs en moyenne sont mis à la pension chaque mois depuis le début de l'année 2009. Depuis septembre 2008 jusqu'à ce jour, 475 conducteurs de train et 124 conducteurs de manœuvre ont été formés.

Pour les sanctions, le non-respect envers un signal d'arrêt rouge entraîne pour le conducteur le retrait immédiat à titre préventif de sa licence. S'il appert, au terme de l'enquête, que le conducteur est en tort, le service compétence de "corporate prevention service" procède à un examen médical et psychologique. Il s'ensuit une évaluation des aptitudes professionnelles et enfin une sanction administrative qui peut aller de quinze jours à trois mois de retrait du service roulant en fonction de la gravité des faits.

Un plan de lutte contre les dépassements de signaux a déjà été défini. La SNCB l'a adapté et renforcé, compte tenu du nombre d'incidents observés en 2008.

Les principaux points de ce plan sont les suivants. D'abord la concertation avec Infrabel afin de réduire les situations à risque par le placement de signaux, par les règles de circulation. Ensuite, le renforcement des contrôles, les bandes de vitesse et les accompagnements des conducteurs. Troisièmement, la sensibilisation du personnel roulant par des formations "avis et communication" et le développement des moyens techniques ETCS et TBL1+ dont je vais vous toucher un mot.

Pour le dépassement des signaux, le dispositif technique principal permettant d'aider les conducteurs est le système ETCS (European train control system), qui permet un contrôle permanent et total de la vitesse du train et qui inclut un dispositif d'arrêt qui réduit le risque de franchissement de signal ou en réduit les conséquences. Il s'agit du dispositif utilisé sur le réseau luxembourgeois. L'installation de l'ETCS est précédée par l'équipement du réseau en TBL1+. La transmission balise-locomotive permet de maîtriser la vitesse d'un train à l'approche d'un signal couvrant un point dangereux.

Les délais pour la mise en place de l'ETCS sur l'ensemble du réseau ne sont pas encore fixés définitivement. Dans un premier temps, Infrabel s'inscrit dans les priorités européennes et s'engage à équiper le corridor C (Antwerpen/Bâle via Leuven, Ottignies, Namur et

05.05 Minister **Steven Vanackere**: Tijdens de eerste twee maanden van 2009 hebben NMBS-bestuurders 11 signalen genegeerd.

Het aantal pensioengerechtigde bestuurders in de loop van de vijf laatste jaren bedroeg: in 2004, 206; in 2005, 256; in 2006, 220; in 2007, 219; in 2008, 116. Sinds begin 2009 vertrekken elke maand gemiddeld 6 bestuurders met pensioen. Sinds september 2005, werden 475 treinbestuurders en 124 bestuurders rangering opgeleid.

Indien een bestuurder een rood stoplicht negeert, wordt zijn licentie onmiddellijk ingetrokken. Als hij daadwerkelijk in de fout is gegaan, volgt een evaluatie en een administratieve sanctie.

Het plan om het negeren van signalen te bestrijden werd al vastgelegd door de NMBS.

In dit plan wordt voorzien in overleg met Infrabel, een versterking van de controles, de sensibilisering van het personeel en de ontwikkeling van de technische hulpmiddelen ETCS (*European Train Control System*) en TBL1+ (Transmissie Baken-Locomotief).

Het ETCS-systeem maakt een permanente controle van de snelheid van de trein mogelijk en omvat een systeem dat de trein automatisch tot stilstand brengt. Vóór de installatie van dat systeem moet het spoorwegnet met TBL1+ worden uitgerust. De termijnen waarbinnen het hele net met ETCS moet worden uitgerust, liggen nog niet vast. Infrabel verbindt er zich toe om tegen eind 2015 de corridor C, Diabolo en de Liefkenshoektunnel ermee uit te rusten. Wat de rest van het spoorwegnet betreft, wordt het Europees plan tegen medio 2009 verwacht.

Bettembourg (L) pour fin 2015 ainsi que le Diabolo et le tunnel Liefkenshoek. Pour le reste du réseau, Infrabel attend un plan européen coordonné à établir par la Commission européenne. Ce plan est attendu mi-2009. À titre indicatif, la précédente proposition de la Commission européenne conduisait à équiper le réseau Transeuropéen (en Belgique, un maximum de 70% du réseau) pour 2025!

Pour l'installation de TBL1+, certains nœuds du réseau (gares, points d'arrêt, bifurcations ou installations techniques) sont déjà équipés du système. Grâce à des critères tels que le nombre et la vitesse des trains, le nombre moyen des voyageurs et la taille des gares, Infrabel a pu localiser les risques les plus élevés et identifier les nœuds ferroviaires à équiper prioritairement en TBL1+. En 2009, 154 nœuds recevront un équipement TBL1+. D'ici fin 2011, ce seront les 400 nœuds les plus dangereux (80% des sites les plus exposés) qui en seront équipés. La sécurité du réseau – qui est une priorité absolue pour Infrabel – s'en verra considérablement accrue. L'ensemble sera équipé pour fin 2015.

Finalement, l'équipement du matériel roulant pour la partie embarquée du système TBL1+ s'échelonnera de 2009 à 2012. Je peux vous confirmer que, depuis 2000, 45 millions d'euros ont déjà été investis dans les projets, ETCS et TBL1+ inclus.

Aan de hand van criteria zoals het aantal en de snelheid van de treinen, het aantal reizigers en de omvang van de stations, heeft Infrabel kunnen berekenen in welke spoorwegknooppunten TBL1+ prioritair moet geïnstalleerd worden. Eind 2015 zal het gehele spoorwegnet ermee uitgerust zijn.

In die projecten werd, met inbegrip van ETCS en TBL1+, reeds 45 miljoen euro geïnvesteerd.

05.06 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse très claire. Au vu des sanctions prévues, du suivi assumé et des investissements en cours, on constate que la SNCB ne prend pas les choses à la légère. Je ne doute pas, pour autant que tout cela se mette en œuvre rapidement que, dans les années à venir, nous verrons une diminution de ces dépassements, ce dont nous nous réjouirons tous.

05.06 **David Lavaux** (cdH): Ik stel vast dat de NMBS de zaken niet licht opneemt, gelukkig maar.

05.07 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je ne partage pas l'optimisme de mon collègue. Un seul feu rouge brûlé est un de trop lorsqu'on s'imagine les conséquences humaines que cela entraîne.

Je note que vous validez mon hypothèse, à savoir que le danger est surtout focalisé sur les jeunes conducteurs, toujours en phase d'apprentissage même s'ils ont les brevets ad hoc, ainsi que sur les conducteurs plus âgés. Cela pose la question du poids de la fonction de conducteur et du timing relatif aux temps de repos.

Eu égard aux chiffres fournis relatifs à l'admission à la pension, la gestion des ressources humaines, le renouvellement du personnel qualifié à lourdes responsabilités et la formation doivent occuper la SNCB. Je ne suis pas certain que le régime de sanctions constitue la meilleure réponse à ce type de difficultés. Mieux vaut le dialogue avec le personnel et voir d'où viennent ces difficultés. Lorsqu'on travaille à cadence lourde et que l'on devient plus âgé, il est sans doute plus difficile de garder une attention constante.

J'en viens à la question du matériel. Je prends bonne note de tous les investissements réalisés et du montant de 45 millions d'euros investis depuis 2001. J'avais comme information, suite à l'accident de Pécrot, un plan d'investissement de 13,3 milliards de francs belges, soit à peu près quatre fois plus que ce que vous m'annoncez pour la période

05.07 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik deel het optimisme niet van mijn collega want een enkel genegeerd stoplicht kan heel ernstige gevolgen hebben. Ik begrijp dat het gevaar vooral toegespitst is op jonge bestuurders in opleiding en oudere bestuurders, wat de kwestie van de zwaarte van de taak doet rijzen.

Wat het materieel betreft komt mijn informatie uit een investeringsplan van 13,3 miljard frank! Zijn die bedragen reëel?

2001-2010. Je dois vérifier ces montants; je ne dispose pas d'une source officielle mais elle existe certainement. Sont-ils réels ou pas? À tout le moins, ce sont des investissements techniques, au-delà du facteur humain, qu'il est urgent de réaliser. J'ai noté les dates de 2011 pour les voies et de 2012 pour le matériel roulant. S'il est possible d'accélérer cela, je pense que personne ne s'en plaindra.

05.08 **Steven Vanackere**, Monsieur Gilkinet, par curiosité, vous parliez d'euros ou de francs belges?

05.09 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Je parlais de 13,3 milliards de francs belges pour la période 2001-2010, de sources syndicales. Je n'ai pas pu compiler de sources officielles de la ministre de l'époque. Je pose en tous cas la question. On nous annonce 45 millions d'euros depuis 2001, ce qui fait tout de même 2 milliards de francs belges. Ce n'est pas une somme anodine! Peut-être mes chiffres sont-ils erronés: je continuerai mes recherches car cette question semble importante.

La **présidente**: C'est le budget de la SNCB!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le délai de recrutement au sein du groupe SNCB" (n° 11261)
06 Vraag van de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aanwervingstermijn bij de NMBS-groep" (nr. 11261)

06.01 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le groupe SNCB a lancé une grande campagne de recrutement depuis trois ans afin de combler les nombreux départs qui vont avoir lieu dans les prochaines années. Des sélections massives ont été organisées pour recruter des sous-chefs de gare, des conducteurs de train, des manœuvres, des agents de sécurité, des ouvriers de voirie, mais aussi des conseillers, des secrétaires, des ingénieurs.

Je suis assez interloqué par les réactions de nombreux lauréats du groupe SNCB, qui attendent de longs mois avant d'obtenir la moindre réaction de la part du groupe SNCB. En effet, une fois les examens passés, on laisse les candidats dans le flou, sans leur préciser leur date d'entrée en fonction, ni même l'endroit où ils sont susceptibles de travailler. Puis, 6, 12 ou 18 mois plus tard le groupe SNCB se manifeste en leur enjoignant de se présenter à un examen médical en vue de leur engagement à une date fixée.

Il me semble que cette façon d'agir n'est pas très correcte de la part du groupe SNCB. À force d'attendre, les lauréats perdent espoir, cherchent un autre travail ou gardent le leur. Par ailleurs, les délais d'entrée en fonction au sein du groupe SNCB sont tellement courts que les personnes qui travaillent déjà sont presque tenues de donner leur préavis sur-le-champ à leur employeur.

Si le rapport Berger n'est pas tendre à cet égard, aucune amélioration n'a été apportée depuis que ce problème a été soulevé.

06.01 **David Lavaux** (cdH): Kandidaten die geslaagd zijn voor een examen van de NMBS, moeten vaak maanden wachten op een reactie van de Groep. Waarom duurt het zo lang? Wie beslist er dat er een examen met het oog op de indienstneming van personeel moet worden uitgeschreven? Hoeveel tijd verloopt er gemiddeld tussen de kandidaatstelling en de daadwerkelijke indiensttreding? Hoeveel mensen hebben er afgehaakt op het einde van de procedure? Wordt er hierover gereflecteerd bij de NMBS-Groep?

Monsieur le ministre, pour quelle raison ces délais sont-ils aussi longs? Des projections avec les délais ne sont-elles pas effectuées avant tout lancement de procédure de recrutement? Qui décide de lancer le concours de recrutement? Quel est le délai moyen entre la date de postulation et la date d'entrée en fonction? Pouvez-vous me donner les chiffres des désistements des lauréats en fin de procédure? Une réflexion est-elle en cours au sein du groupe SNCB pour régler cette problématique du recrutement?

06.02 **Steven Vanackere**, ministre: Madame la présidente, M. Lavaux touche là un thème important. Je vais vous donner les renseignements tels qu'ils m'ont été fournis par la SNCB-Holding mais la discussion a lieu au sein du groupe pour affiner les données et permettre d'aboutir à de solides conclusions.

Le délai moyen entre la date de clôture des inscriptions et la date d'entrée en fonction est actuellement de 18,68 semaines, presque 19 semaines à la fin 2008. Il s'agit d'une nette amélioration en comparaison avec les années précédentes.

Dans les prochains jours, le Groupe SNCB doit me transmettre un plan RH. Une procédure de recrutement plus courte doit faire partie de cette étude. Pour chacune des épreuves, des projections temporelles sont réalisées. Elles permettent également d'informer les candidats dès le début de la procédure sur la date probable de leur recrutement.

Quant à la décision de lancer un concours, je peux vous confirmer que, sur la base des besoins formulés par les entités du Groupe SNCB et l'existence ou non d'une réserve de recrutement, c'est la Division de la sélection et de recrutement de la SNCB-Holding qui planifie l'organisation des épreuves de recrutement.

Vous me demandez des chiffres quant au désistement des lauréats en fin de procédure. Le chiffre moyen de désistement en fin de procédure, toutes épreuves confondues, est de 6,7%. Mais il varie de 14% pour les ingénieurs à 0,4% pour les agents de sécurité spécialisés. Le taux de désistement élevé enregistré pour les ingénieurs n'est pas dû à une longueur de procédure, mais est principalement lié au salaire proposé qui, jusqu'à présent, ne prenait pas en compte l'expérience acquise dans le secteur privé. Un document remédiant à cette situation est soumis actuellement aux organes paritaires du Groupe SNCB pour approbation.

Vous me demandez si une réflexion est en cours au sein du Groupe SNCB en ce qui concerne le recrutement; je le confirme volontiers. Comme je le disais en début de réponse, la SNCB-Holding a démarré, au début de l'année 2006, un Business Process Reingeneering (BPR) visant à l'amélioration des processus de recrutement et à l'utilisation d'outils de gestion et de rapportage. Depuis, un processus permanent d'amélioration du recrutement au sein du Groupe SNCB s'est instauré. Ce souci permanent de mieux faire a conduit à une réduction des délais des épreuves de recrutement ainsi qu'à une augmentation du nombre de personnes recrutées annuellement. Lors de ce BPR, la Division de la sélection et du recrutement de la SNCB-Holding a réalisé un benchmarking auprès de la police fédérale, du Selor et de la SNCF.

06.02 Minister **Steven Vanackere**: Volgens de NMBS verliepen er eind 2008 gemiddeld bijna 19 weken tussen het afsluiten van de inschrijvingen en de daadwerkelijke indiensttreding. Dat is een aanzienlijke verbetering tegenover vroeger.

De Groep zal me binnenkort een humanresourcesplan overleggen. Daarin zal een kortere aanwervingsprocedure vervat zijn. Bij elke proef wordt er een tijdpad uitgestippeld, zodat de kandidaten kunnen worden geïnformeerd over de datum waarop ze waarschijnlijk in dienst zullen kunnen treden.

De afdeling selectie en aanwerving plant de selectieproeven op grond van de behoeften van de entiteiten van de Groep en rekening houdend met een eventuele wervingsreserve.

Als we alle proeven samen bekijken, heeft gemiddeld 6,7 procent van de kandidaten op het einde van de procedure afgehaakt. Dat cijfer varieert evenwel van 14 procent bij de ingenieurs (hun dienstjaren in de privésector worden niet meegeteld bij de loonbepaling; wel bestaat er een document waarmee men daar wat aan wil doen) tot 0,4 procent voor gespecialiseerd veiligheids-personeel.

Er wordt momenteel nagedacht over de procedure voor de indienstneming van personeel. Sinds de NMBS-Holding begin 2006 van start is gegaan met een "Business Process Reingeneering" (BPR), is er een permanent proces aan de gang met het oog op de

Il en a résulté que les délais de recrutement au sein du groupe SNCB étaient en deçà des résultats enregistrés dans les trois autres institutions.

Vous entendez que j'en tire un bilan politique mitigé. Je reconnais qu'il y a eu une progression, mais je trouve qu'on peut encore mieux faire.

verbetering van de rekruteringsprocedure. Dat heeft alvast geleid tot kortere examentermijnen en een hoger aantal indienstnemingen per jaar.

Uit een benchmarking bij de federale politie, Selor en de SNCF is gebleken dat de rekruteringstermijnen bij de NMBS minder lang zijn dan bij de andere instellingen.

Er werd al vooruitgang geboekt, maar het kan nog beter.

06.03 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Le recrutement est essentiel pour l'avenir de la SNCB. Il doit retenir toute notre attention. Je suis content d'apprendre que la réflexion est en cours et que vous y accordez une très grande importance.

Indépendamment des chiffres et du groupe, il y a aussi chaque cas humain. Quand on attend une réponse pour un nouvel emploi, cela touche toute la vie familiale. Cela mérite toute notre attention. Je vois que vous y êtes attentif et je vous en remercie.

06.03 **David Lavaux** (cdH): Rekrutering is van wezenlijk belang voor de toekomst van de NMBS. Ik ben blij dat u er veel belang aan hecht.

Los van de cijfers is er ook het menselijk aspect. Wanneer men op een antwoord wacht in verband met een nieuwe baan, heeft dat ook een weerslag op de gezinssfeer. Ik dank u dat u daar de nodige aandacht aan besteedt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het forum 'Rail meets Road'" (nr. 11271)
07 Question de M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le forum 'Rail meets Road'" (n° 11271)

07.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, morgen en overmorgen vindt het belangrijke forum “Rail meets road” plaats. Het is een organisatie van de NMBS-groep, van VBO, Febiac, MIVB, de Lijn en Tec. Het forum sluit af met een debat tussen de politieke partijen. Het Vlaams Belang is echter niet welkom. Het is trouwens niet de eerste keer dat het Vlaams Belang van bepaalde vergaderingen en debatten wordt uitgesloten. Vorig jaar nog werd, als ik mij niet vergis, collega Laeremans uitgesloten van een vergadering van de FAO-conferentie in Rome. Ook dichter bij huis werd het Vlaams Belang al eens uitgesloten van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid.

Mijnheer de vicepremier, het Vlaams Belang is tot op de dag van vandaag nog altijd de grootste fractie in het Vlaams Parlement. Wij haalden bij de jongste verkiezingen in 2007 toch nog steeds 19%. Wij vertegenwoordigen dus toch nog heel wat Vlamingen. De vraag is dus of zij niet meetellen in het mobiliteitsdebat. Ik ben van mening dat een organisatie van onder meer overheidsbedrijven niet het recht heeft om democratisch verkozenen uit te sluiten van deelname aan zo’n organisatie. Ik zou dus graag van u willen vernemen waarom het Vlaams Belang werd uitgesloten van deelname aan het debat. Ik dank

07.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Les 10 et 11 mars se tiendra "Rail meets Road", forum de la mobilité qui est organisé par le Groupe SNCB, la FEB, la Febiac, la STIB, De Lijn et les TEC, et qui sera clôturé par un débat auquel seront associés tous les partis politiques, à l’exception du Vlaams Belang. Ce n’est pas la première fois que des représentants de mon parti sont exclus d’une participation à des réunions internationales ou nationales alors que nous avons obtenu 19% des suffrages lors des élections de 2007. Les voix de ces électeurs flamands ne méritent-elles pas d’être prises en considération? N’est-il pas inadmissible que des élus de la

u bij voorbaat voor uw antwoord.

07.02 Minister **Steven Vanackere**: Het is onnodig te zeggen waarschijnlijk dat ik niet de samenstelling van dat panel bepaald heb. Het mobiliteitsforum “Mobilis rail meets road” is een gezamenlijke organisatie van de NMBS-groep, van Febiac, VBO, de Lijn, Tec en MIVB. Met andere woorden, de organisatie van het hele evenement valt niet onder de politieke verantwoordelijkheid van de ene of de andere, maar is een organisatie van de betrokken instellingen.

Ik heb me laten informeren en daaruit blijkt dat de selectie van de sprekers op het afsluitend debat gebeurd is op basis van een aantal criteria, uiteraard taalevenwicht, een evenwicht tussen de verschillende opinies in verband met de verkeersafwikkeling, sprekers die zich in het verleden al manifesteerden op het domein van vervoer en milieu, de noodzakelijke beperking van het totaal aantal sprekers omwille van de aantrekkelijkheid van het debat, en het feit dat de sprekers niet via hun politieke partijen, maar rechtstreeks werden gecontacteerd.

Daarbij kan ten slotte ook nog worden opgemerkt dat ook nog andere partijen – u zegt dat alleen het Vlaams Belang zou zijn uitgesloten - als de N-VA, Groen! en nog een paar andere niet deelnemen aan het debat.

07.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, dat van die criteria is natuurlijk heel goed gevonden, maar het is niet de echte reden. De echte reden is dat de Franstalige partijen niet willen dat wij aan dat debat deelnemen en wellicht ook omdat, heb ik gezien, de moderator een RTBF-journalist is. Daar zal het ook wel iets mee te maken hebben.

Ik ben ervan overtuigd dat u hier niet voor verantwoordelijk bent, maar niettemin vind ik dat u als voogdijminister, als ik dat zo mag zeggen, toch eens met minstens de mensen van de overheidsbedrijven – over de anderen hebt u helemaal niks te zeggen – een gesprek moet kunnen voeren en hun zeggen dat democratisch verkozenen uit alle parlementen van dit land moeten kunnen deelnemen aan de debatten, waarover wij trouwens ook een en ander te zeggen hebben.

nation soient exclus de la sorte? Qu’est-ce qui a justifié leur exclusion?

07.02 **Steven Vanackere**, ministre: Je n’ai bien évidemment pas eu mon mot à dire concernant la composition du panel. La sélection des orateurs pour le débat final a été opérée sur la base de l’équilibre linguistique, de l’équilibre entre les différentes conceptions du traitement du trafic et des antécédents en matière de circulation et d’environnement. Pour la fluidité du débat, il a nécessairement fallu limiter le nombre d’orateurs. Ceux-ci ont été contactés directement. D’autres partis politiques comme la N-VA et Groen! n’ont pas non plus été invités.

07.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): La véritable raison de notre exclusion est bien évidemment à rechercher du côté des francophones qui ne voulaient pas de nous. Le modérateur était d’ailleurs un journaliste de la RTBF. Même si le ministre ne porte en l’espèce aucune responsabilité, j’estime qu’il doit, en sa qualité de ministre de tutelle, pouvoir avoir un entretien avec les responables des entreprises publiques et affirmer haut et fort que des représentants élus démocratiquement doivent pouvoir participer à des débats sociétaux.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Samengevoegde vragen van
- de heer Jenne De Potter aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de treinverbinding van Gent naar Zelzate" (nr. 11288)
- de heer Philippe Henry aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het ontbreken van een station in Seraing" (nr. 11321)
08 Questions jointes de
- M. Jenne De Potter au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la liaison ferroviaire Gand-Zelzate" (n° 11288)

- M. Philippe Henry au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'absence de gare à Seraing" (n° 11321)

08.01 **Jenne De Potter** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen voerde onlangs een studie uit rond mobiliteit bij de arbeiders van de Gentse havenzone. Daaruit blijkt dat slechts 1% van alle woon-werkverplaatsingen naar de haven, gebeurt met het openbaar vervoer. Dat is toch wel een treffend cijfer. 63% van de werknemers geeft aan geen goede verbinding te hebben met het openbaar vervoer. Meer dan de helft van de werknemers zou overwegen om het openbaar vervoer te gebruiken indien het in de toekomst zou uitgebouwd worden.

De VeGHO, de Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen, stelt dan ook in haar conclusies dat investeren in een kwaliteitsvol openbaar vervoeraanbod naar de haven een absolute must is. Ze raden aan om de mogelijkheid voor personenvervoer via spoorlijn 204 verder te bekijken.

De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers sluit zich hierbij aan en stelt dat de spoorlijn tot aan ArcelorMittal in de Gentse havenzone reeds voorhanden is en, mits enkele aanpassingen, effectief in gebruik kan worden genomen. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers wil evenwel ook nog verder gaan en stelt dat indien men de spoorlijn doortrekt, men vrij gemakkelijk Zelzate met Gent-Dampoort zou kunnen verbinden om zo de reizigers van Zelzate naar Gent een duurzaam en milieuvriendelijk alternatief te bieden voor de wagen.

Van uw voorgangster, mevrouw Vervotte, kwam ik reeds te weten dat de NMBS, directie Reizigers Nationaal een uitgebreid onderzoek voerde naar de haalbaarheid van de ingebruikname van een dergelijke lijn tot aan ArcelorMittal, zowel naar het sociaaleconomisch profiel van de betrokken gemeenten als naar de brede omgeving als naar de veiligheidsvereisten.

Mijnheer de minister, mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende.

Kunt u mij informeren over de stand van het onderzoek van de NMBS? Zijn er reeds resultaten bekend? Kunt u me deze resultaten meedelen?

Wat is uw visie over de installatie van personenvervoer tot aan de site van ArcelorMittal? Dat is toch een belangrijke werkgever in de regio.

Hoe staat u tegenover een doortrekking van deze lijn naar de gemeente Zelzate?

Voert de NMBS reeds gesprekken met De Lijn en de stad Gent, dus met de partners, om de mobiliteitsproblematiek van de Gentse havenzone en de doorsteek naar Zelate aan te pakken?

08.02 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, je suis un peu surpris par le fait que ma question ait été jointe à la précédente. Est-ce à la demande du ministre?

Monsieur le ministre, souhaitez-vous les traiter ensemble? Elles n'ont

08.01 **Jenne De Potter** (CD&V): La Fédération des entreprises gantoises liées au port (Vegho) a récemment fait effectuer une étude sur la mobilité des travailleurs de la zone portuaire de Gand. Cette étude a montré que les travailleurs ne recourent guère aux transports en commun pour leurs déplacements parce que les liaisons sont inexistantes ou très médiocres. Le besoin en la matière est donc important. L'étude suggère dès lors d'investir dans des liaisons de qualité.

La Fédération des usagers des trains, trams et bus rejoint les conclusions de l'étude et évoque même la création d'une liaison entre Zelzate et Gand-Dampoort. La direction de la SNCB a déjà fait étudier ces différentes options par le passé. Où en est aujourd'hui cette étude? Que pense le ministre de l'organisation du transport de personnes vers le site économiquement important d'Arcelor-Mittal? Que pense-t-il du prolongement de la ligne jusqu'à Zelzate? La SNCB mène-t-elle déjà des tractations avec De Lijn et la ville de Gand à propos du dossier de la mobilité dans la zone portuaire de Gand et de la liaison avec Zelzate?

pas grand-chose en commun.

08.03 **Steven Vanackere**, ministre: Je n'y suis pour rien.

08.04 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): On m'a dit que c'était à la demande du ministre.

08.05 **Steven Vanackere**, ministre: On demande beaucoup de choses au nom du ministre. J'étais prêt à les traiter séparément. Il y a néanmoins des éléments de réponse communs.

08.06 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, il y a, à Liège, d'une manière générale, une réflexion en cours sur la mobilité. Il y a un certain consensus politique sur le fait de réinstaller le tram à Liège, même s'il y a encore de nombreuses inconnues quant aux modalités précises, notamment sur le nombre de lignes et leurs tracés. Le but est évidemment de désengorger l'agglomération liégeoise.

La ville de Seraing serait une destination d'une des lignes de tram. Seraing est la seule ville belge de plus de 50.000 habitants sans gare! C'est un fait important et c'est assez problématique en termes de mobilité pour un certain nombre de personnes.

Est-il imaginable de prévoir une gare dans le cadre de la restructuration en cours du centre de Seraing?

Au-delà de la gare, la question est aussi celle d'un arrêt dans le cadre de l'axe Liège-Namur-Bruxelles. Seraing compte 62.000 âmes, dont 45.000 sur la rive droite où l'offre en matière de mobilité est quasiment nulle.

Par ailleurs, d'autres communes environnantes, rurales mais au territoire étendu comme Nandrin ou Neupré, offrent un potentiel de clientèle très important. Les habitants pourraient se tourner vers le train ou, s'ils l'utilisent déjà, pourraient le prendre à Seraing plutôt qu'à Liège. Il me paraîtrait donc utile d'avoir un arrêt de ce côté-là de la Meuse.

Une enquête a-t-elle été menée pour identifier les avantages d'une gare ou d'un arrêt à Seraing?
Qu'est-il prévu concernant les futurs projets SNCB au niveau de cette commune?
Que peut-on envisager, et dans quels délais, en termes d'arrêt et de gare?
Avez-vous déjà eu des contacts avec la commune de Seraing à ce sujet?

08.06 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Er zijn plannen om bepaalde tramlijnen in Luik te heropenen. Een van die tramlijnen zou Seraing als bestemming hebben. Seraing is echter de enige stad Belgische stad met meer dan 55.000 inwoners zonder station!

Tevens is er de kwestie van een stopplaats op de as Luik-Namen-Brussel. Seraing telt 62.000 inwoners, van wie er 45.000 op de rechteroever wonen, waar het mobiliteitsaanbod onbestaande is. In andere omliggende gemeenten, zoals Nandrin of Neupré, bestaat er een groot reizigerspotentieel. De inwoners van die gemeenten zouden voor de trein kunnen kiezen of de trein kunnen nemen in Seraing veeleer dan in Luik.

Heeft men nagegaan welke voordelen een station of een stopplaats in Seraing zou bieden? Welke plannen heeft men in dat verband en binnen welke termijn? Heeft u dienaangaande al contact gehad met de gemeente Seraing?

08.07 **Steven Vanackere**, ministre: Madame la présidente, pour décembre 2011 au plus tard, la SNCB implémentera, en concertation avec la Direction générale des Transports terrestres, avec les sociétés régionales des Transports et d'autres stakeholders, un concept de transport intégré et orienté client, en ce compris l'éventuel développement d'un réseau suburbain autour de Antwerpen, Gent, Liège et Charleroi.

08.07 Minister **Steven Vanackere**: De NMBS zal uiterlijk tegen december 2011 een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept implementeren, met daarbij inbegrepen de eventuele uitbouw van een voorstedelijk vervoersnet rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi.

Ik bevestig daarmee ook meteen, mijnheer De Potter, dat het uiteraard van cruciaal belang is dat de NMBS bij dit soort van reflecties de regionale openbaarvervoersmaatschappijen betrekt, zeker in de mate dit stedelijk weefsel moet worden bediend door een goede intermodale oplossing, komende zowel van de NMBS als van de regionale vervoersmaatschappijen.

Via marktpotentieelonderzoeken in samenwerking met die regionale vervoermaatschappijen, worden missing links opgespoord, zodat het treinaanbod nog beter kan worden afgestemd op de behoeften en de verwachtingen van de reizigers en de potentiële reizigers. Bij de uitwerking van de dienstregeling moet maximaal rekening worden gehouden met de overstapmogelijkheden en moeten multimodale overstapknooppunten worden uitgebouwd.

Il est essentiel que la SNCB associe les sociétés de transports régionales à de telles réflexions dans la mesure où ce type de tissu urbain doit être desservi par les deux. La réalisation d'études sur le potentiel du marché avec ces sociétés régionales permet d'identifier les lacunes et, partant, de renforcer l'adéquation entre l'offre et les besoins et aspirations des voyageurs. Dans le cadre de l'élaboration des horaires, il importe en outre de tenir compte autant que possible des possibilités de correspondance et de mettre en place des points de correspondance diversifiés.

La SNCB étudiera les relations InterCity qui offrent un potentiel pour la mise en circulation de trains supplémentaires, avec une attention particulière aux Régions où l'offre est faible par rapport à la demande et les endroits où un matériel de qualité plus élevé est souhaitable. Les résultats de cette étude me seront présentés au plus tard le 30 juin 2009.

De NMBS zal de IC-verbindingen bekijken met het oog op het inzetten van extra treinen, en zal daarbij bijzondere aandacht besteden aan de Gewesten met een gering treinaanbod en aan lijnen waarop beter materieel zou moeten worden gebruikt. De resultaten van die studie zullen mij tegen 30 juni 2009 worden voorgelegd.

Vervolgens moet ik u signaleren dat, conform artikel 43 van haar beheerscontract, de NMBS de mogelijke toepassing van lightrail op bestaande of buiten dienst gestelde spoorweginfrastructuren bestudeert. De verbindingen Gent-Zelzate en Flémalle-Haute-Liège-Guillemins werden in het raam van deze studie in aanmerking genomen. De besluiten van die studie zullen begin april 2009 worden meegedeeld. De datum, begin april 2009, is geen toevallige datum. Die datum staat wel degelijk in het beheerscontract. Ik zal dus tegen dan in het bezit gesteld worden van de resultaten van die studie.

Dat betekent ook, mijnheer De Potter, dat ik mij voor uw tweede en derde vraag wat in reserve moet houden. Ik ben uiteraard voorstander van het ontsluiten van plaatsen waar er opportuniteiten zijn, maar ik wil dat uiteraard aan de hand van marktstudies geverifieerd zien, alvorens daarover een definitief standpunt in te nemen.

Conformément au contrat de gestion, la SNCB étudie la mise en oeuvre éventuelle de "Lightrail" sur des lignes exploitées ou hors service. Les liaisons Gent-Zelzate et Flemalle-Haute – Liège-Guillemins sont prises en considération dans ce contexte. Les résultats des études devraient être connus en avril 2009. C'est pourquoi il m'est impossible de répondre un certain nombre de questions pour l'instant. Je suis partisan de tels désenclavements mais je souhaite faire corroborer mes suppositions par des études de marché avant d'adopter un point de vue définitif.

08.08 **Jenne De Potter** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp uiteraard dat u eerst de studie wilt afwachten. Ik had gehoopt dat ze nu al voorhanden zou zijn, maar ik begrijp dat er in het beheerscontract "april 2009" stond. Ik respecteer dat uiteraard.

Het is inderdaad belangrijk om te werken met voorstedelijke netwerken, om op die manier de mobiliteit van werknemers van en

08.08 **Jenne De Potter** (CD&V): Je comprends que le ministre veuille attendre les résultats de l'étude. Les projets concernant la banlieue sont intéressants au regard de la mobilité sur le trajet du travail et du problème de la formation files dans la région

naar hun arbeidsplaats te bevorderen. Het is een interessant project, dat volgens mij de volle steun verdient. Het project kan ook een oplossing bieden voor de fileproblematiek op de Gentse ring. Ik kijk in ieder geval met veel verwachting uit naar de resultaten van de studie.

08.09 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, monsieur le ministre, merci pour vos explications. Vous nous renvoyez aux résultats d'une étude dans quelques mois, et c'est bien. Il serait bon d'avoir une discussion dans un délai raisonnable sur une base d'éléments chiffrés sur ce qui est envisageable et sur les priorités à accorder. Des choix importants seront à décider.

Je disais que c'était bien que ce ne soit que dans quelques mois: dans la région liégeoise, une réflexion importante sur la mobilité est en cours pour prendre des décisions importantes maintenant ou prochainement. C'est pourquoi elle doit être intégrée dans le calendrier: pas question de la reporter et de décider séparément.

Deuxièmement, j'espère que, soit dans le cadre de cette étude soit dans la suite, tous les acteurs seront pris en compte. J'imagine que des discussions auront lieu à divers niveau: communes, transports en commun locaux et autres. Il s'agira de voir comment les intégrer au mieux. Cette étude ne vise pas seulement une question de facilité pour telle ou telle population, mais aussi un potentiel d'augmentation du nombre de personnes pouvant prendre le train à partir de différentes communes et, en même temps, une manière de rendre Liège plus accessible et moins engorgé.

Les objectifs sont donc multiples et se combinent. À ce stade, je ne peux que me réjouir de pouvoir en reparler. J'espère que ce sera un des points pris en considération.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "Distripost" (n° 11415)
09 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "Distripost" (nr. 11415)

09.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai été interpellé à plusieurs reprises sur le sujet. La Poste offre à ses clients la possibilité de faire des envois ciblés par public ou même par quartier (selon la découpe INS).

Ce service "Distripost" semble extrêmement attrayant, notamment pour de petites associations qui voudraient communiquer localement: ce choix ciblé permet théoriquement de réellement limiter les frais d'impression et d'envoi au strict nécessaire.

Le site de La Poste annonce que "sur la base de la classification de l'Institut National des Statistiques (INS), vous pouvez effectuer votre choix parmi 20.470 quartiers". Le site de La Poste prévient toutefois les usagers: "Nous traduisons ensuite votre choix en tournées postales complètes de sorte que les zones que vous avez sélectionnées soient couvertes à 100%".

Dans les faits, tout le quartier sera distribué, mais, suivant

gantoise.

08.09 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Het zou aangewezen zijn om daar over enkele maanden een discussie aan te wijden op grond van de cijfergegevens die uit de studie naar voren zullen komen. In het Luikse zullen er binnenkort belangrijke beslissingen op het stuk van de mobiliteit moeten worden genomen. Ik hoop ook dat er op verschillende niveaus gesprekken zullen plaatsvinden: gemeenten, openbaarvervoermaatschappijen, enz. Er worden verschillende doelstellingen nagestreefd: een vlottere toegang tot het openbaar vervoer, een verhoging van het aantal reizigers en een ontlasting van de invalswegen.

09.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Met de Distripostservice van De Post kunnen huis-aan-huiszendingen worden uitgereikt per wijk, op grond van de indeling door het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS). De geselecteerde wijken worden door De Post vertaald in volledige postrondes, zodat de door de klant gekozen zones voor 100 procent bestreken worden.

Dit systeem is echter niet echt milieuvriendelijk, en brengt voor de klant meerkosten mee omdat zijn zendingen in bepaalde wijken ook ongevraagd verdeeld worden.

l'organisation de la ou des tournées, d'autres quartiers non demandés, parfois d'autres communes, feront aussi l'objet de cette distribution. La tournée est non demandée par le client, mais bien payée doublement: une fois lors de l'impression des documents à distribuer et une seconde fois lors de la facture de distribution.

Président: Philippe Henry.
Voorzitter: Philippe Henry.

Je vous laisse imaginer à quel point ce type de contrainte peut peser lourdement sur les finances de petites entités qui souhaitent communiquer, mais aussi l'impact environnemental que représentent ces distributions non sollicitées et imposées par La Poste. Parfois ces marchés sont perdus par La Poste puisque l'on préfère dans ce cas passer par des distributeurs gratuits travaillant dans des conditions sociales bien inférieures à celles de La Poste.

Certains bureaux de poste nous annoncent que le système changera, mais sans préciser quand ni comment. Cela s'ajoute à des complexités administratives qui n'existaient pas auparavant.

Monsieur le ministre, combien de quartiers statistiques sont en moyenne concernés par une même tournée? Combien de boîtes sont en moyenne concernées par une tournée?

Confirmez-vous que le choix d'un quartier n'est en fait pas toujours praticable vu l'organisation des tournées, notamment si l'on désire couvrir une commune?

Comptez-vous corriger cet état de fait et permettre aux associations, particuliers ou entreprises qui souhaitent bénéficier d'une distribution sur un quartier ou un village précis de le faire, sans devoir imprimer plus de documents que nécessaire ou payer la distribution sur l'entièreté de la zone couverte?

Potentiële klanten worden hierdoor in de armen van andere distributeurs gedreven. Die regeling zou binnenkort kunnen worden aangepast, maar dat gaat dan weer niet zonder nieuwe administratieve complicaties.

Hoeveel door het NIS afgebakende wijken omvat één postronde gemiddeld? Hoeveel brievenbussen omvat één postronde? Bevestigt u dat de selectie van een bepaalde wijk niet altijd werkbaar is, gezien de organisatie van de postrondes? Zal u een en ander bijsturen?

09.02 **Steven Vanackere**, ministre: Il y a à peu près 10.000 tournées de courrier régulier et en moyenne chaque tournée couvre un peu plus de deux quartiers INS. La moyenne de boîtes par tournée est de 500 mais ce nombre peut varier entre 100 et 1.500 en fonction de la densité de population du territoire couvert. La sélection sur la base de quartiers INS a été préférée pour plusieurs raisons. D'une part, il s'agit d'une notion officielle et facile à représenter sur une carte qui est bien connue des annonceurs utilisant le service DistriPost. En outre, leur définition ne varie pas dans le temps, ce qui peut être le cas des tournées de distribution.

D'autre part, il n'est pas envisageable pour La Poste de communiquer le détail de chacune de ces tournées de distribution, autant d'un point de vue concurrentiel que de la complexité de la tâche. Vu le nombre limité de boîtes par quartier INS, La Poste ne va pas introduire de sélection exacte par quartier INS. Toutefois, pour répondre à des demandes de clients en ce sens, La Poste offre depuis janvier 2009 une sélection exacte sur la base de 2.600 sous-communes, les ex-communes fusionnées en 1974, c'est-à-dire les quartiers INS-6, sans traduction en tournées complètes, cette distinction étant particulièrement pertinente pour certaines associations ou autorités locales. Ceci est une grande amélioration du service initial qui limitait

09.02 Minister **Steven Vanackere**: Er zijn zowat tienduizend vaste postrondes, die elk gemiddeld iets meer dan twee NIS-wijken beslaan. Een ronde omvat gemiddeld vijfhonderd brieven-bussen. Er werd de voorkeur gegeven aan een wijkselectie op grond van de afbakening door het NIS, omdat die wijken een officieel, vaststaand begrip vormen, en omdat De Post geen details kan of wil verstrekken over de postrondes.

Wel kan er bij De Post sinds januari 2009 een selectie gemaakt worden uit 2.600 deelgemeenten of NIS6-wijken, in plaats van 589 zoals voorheen.

la sélection exacte aux 589 communes post-fusion.

09.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, c'est en effet une grande amélioration, le système proposé initialement étant kafkaïen et contre-productif par rapport à ce qui existait précédemment, quand on allait dans son bureau de poste. Je me réjouis de cet ajustement.

Puisque j'ai reçu pas mal de questions sur la nouvelle organisation de DistriPost, je vous invite à demander à La Poste en tant que ministre de tutelle de se montrer attentive à l'amélioration du système, décrit comme plus complexe et moins souple qu'avant et qui s'est avéré plus coûteux sur un plan financier et environnemental, cela ayant été en partie corrigé, ce dont je me réjouis.

09.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Dat is een hele verbetering. Het aanvankelijk voorgestelde systeem was kafkaiaans!

Zal u De Post vragen oog te hebben voor de nieuwe organisatie van Distripost, die ingewikkeld, log, duur en milieubelastend is gebleken?

09.04 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur Gilkinet, il est difficile pour moi d'entendre le qualificatif "kafkaïen" accolé à une situation jugée acceptable par 90% des clients. Comme moi, vous dites que la situation s'est améliorée mais qualifier de kafkaïenne la situation antérieure est quelque peu exagéré.

09.04 Minister **Steven Vanackere**: Ik wijs erop dat de situatie door 90 procent van de klanten aanvaardbaar werd bevonden!

09.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Je veux bien retirer le terme de "kafkaïen". Vous voyez bien que je peux être de bonne composition. Quoi qu'il en soit, l'organisation de DistriPost, le fait de devoir se rendre dans des bureaux centraux, d'aller la veille multiplie les trajets vers les bureaux de poste, là où on pouvait assez facilement "dans le temps" s'arranger avec son facteur ou le directeur du bureau de poste. Je suis nostalgique de cette souplesse.

09.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik trek het woord “kafkaiaans” in, maar blijf wel met heimwee terugdenken aan de flexibiliteit van de vroegere versie van Distripost.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

10 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les pratiques de la Banque de la Poste concernant le système de garantie locative mis en place en 2007" (n° 11437)
10 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de praktijken van de Bank van de Post in verband met de in 2007 ingestelde huurwaarborgregeling" (nr. 11437)

10.01 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la loi du 25 avril 2007 autorise chaque citoyen, indépendamment de sa situation financière, à s'adresser à la banque où il perçoit ses revenus en vue de constituer sa garantie locative. Soit, il opte pour un versement unique sur un compte à son nom, qui est bloqué – et la garantie locative ne peut excéder deux mois -, soit, il opte pour une constitution progressive de cette garantie. Dans ce cas, le montant maximum est fixé à trois mois de loyer.

Les banques ont introduit un recours contre cette législation auprès de la Cour constitutionnelle, qui a rendu son arrêt le 1er septembre 2008 en balayant leurs objections. Elle a donc rendu les dispositions pleinement exécutoires.

Par la suite, une évaluation a eu lieu dans les trois Régions du pays et a débouché sur un rapport paru en octobre 2008 qui démontrait que, nonobstant cette décision judiciaire, la majorité des banques refusaient d'appliquer le système. En guise d'exemples de réponses négatives: l'institution n'offre pas de services; la garantie n'est offerte

10.01 **Camille Dieu** (PS): De wet van 25 april 2007 laat iedere burger toe zich tot de bank te richten waar zijn inkomsten worden gestort om zijn huurwaarborg samen te stellen. Hij kan onder meer kiezen voor een geleidelijke samenstelling van die waarborg.

Nadat de banken een beroep hadden ingesteld, heeft het Grondwettelijk Hof die wetgeving volledig uitvoerbaar verklaard in zijn arrest van 1 september 2008. Desalniettemin weigert het merendeel van de banken, en met name de Bank van De Post, het systeem toe te passen. In 2008

que sous certaines conditions qui ne sont pas prévues par la loi, telle la situation socioprofessionnelle du client.

Si je vous en parle, c'est parce que c'est également le cas de la Banque de La Poste. Mme Sabien Lahaye-Battheu avait déjà interrogé votre prédécesseur en 2008. Les réponses qu'elle avait obtenues étaient pour le moins surprenantes, telles que: la Banque de La Poste ne dispose pas dans sa gamme de produits de la possibilité de constituer des garanties bancaires; un traitement informatique de ce produit n'est pas possible dans l'immédiat, car il lui faut revoir tout son parc informatique, et ce ne sera possible qu'après 2010; seul un traitement manuel est donc concevable; si l'on opte pour la constitution progressive d'une garantie, il faut solliciter un rendez-vous au siège central de la banque. Le dernier argument invoqué était: "La politique actuelle de la Banque de La Poste est de continuer à orienter le client vers une forme de garantie traditionnelle, à savoir deux mois de loyer sur un compte bloqué".

Les deux formes de garanties locatives ne sont pas des produits que l'institution est libre de proposer ou non, mais une obligation légale dans le chef de la banque, quelle qu'elle soit.

En outre, il n'est pas crédible que la constitution progressive d'une garantie locative, qui n'a rien d'un montage financier complexe, engendre une adaptation informatique telle que l'on en postpose la mise en place après 2010.

Enfin, que proposez-vous aujourd'hui, en tant que nouveau ministre de tutelle, pour que la Banque de La Poste revoie et respecte ses obligations légales? Ne pensez-vous pas que, dans un contexte où l'État a largement contribué à éviter la faillite d'une série d'acteurs bancaires et financiers, le respect d'une loi permettant un accès plus aisé au marché locatif notamment des personnes aux revenus modestes relève à tout le moins d'une responsabilité sociale minimale d'une entreprise comme la Banque de La Poste?

had mevrouw Sabien Lahaye-Battheu uw voorgangster hierover ondervraagd en vrij eigenaardige antwoorden gekregen (deze mogelijkheid is niet opgenomen in het productgamma, een elektronische behandeling van het product zou slechts mogelijk zijn na een update van het hele informaticapark, enz.).

Wat stelt u voor opdat de Bank van de Post haar wettelijke verplichtingen zou naleven? Nu de Staat grote inspanningen heeft geleverd om het faillissement van een aantal banken en financiële actoren te voorkomen, behoort het dan niet tot de minimale maatschappelijke verantwoordelijkheid van de Bank van de Post om die wet na te leven?

10.02 **Steven Vanackere**, ministre: Madame Dieu, je suis convaincu que cette réponse vous plaira beaucoup plus que la précédente!

La loi du 25 avril 2007 entrée en vigueur le 18 mai 2007, que vous citez, a imposé à toutes les banques l'obligation d'octroyer une garantie locative sous forme de garantie bancaire à tous les clients qui la demandent, pour autant qu'ils soient détenteurs d'un compte sur lequel sont versés leurs revenus professionnels ou de remplacement. La loi n'impose aucune autre modalité.

Il est vrai qu'au moment de l'entrée en vigueur de la loi, la Banque de La Poste n'offrait aucun type de garantie bancaire dans sa gamme de produits. Il s'agit en réalité d'un prêt, et il faut tenir compte du fait que la Banque de la Poste n'octroie pas de prêts. La garantie bancaire avec reconstitution complète du montant, telle qu'elle est prévue par la loi, est un produit très spécifique. La Banque de La Poste n'avait pas développé de traitement informatique pour ce type de produits qu'elle n'offrait pas auparavant.

La Banque de La Poste offre bien ce produit actuellement. La procédure est toutefois manuelle, sur la base de formulaires papier. Les clients souhaitant obtenir ce type de garantie locative doivent se

10.02 Minister **Steven Vanackere**: Op het ogenblik van de inwerkingtreding van de wet bood de Bank van de Post in haar productassortiment geen enkele leningformule aan en had ze voor de bankwaarborg met volledige wedersamenstelling van het bedrag - een zeer specifiek product - geen informatiserings-systeem ontwikkeld. Nu biedt ze dat product wel aan, op grond van een manuele procedure en mits betaling van dossierkosten.

Het computersysteem van de Bank van de Post wordt momenteel vernieuwd.

Op termijn zal de toekenning van die huurwaarborg automatisch kunnen gebeuren.

présenter dans leur bureau de poste pour introduire leur demande, qui sera traitée auprès du siège central de la Banque de La Poste, moyennant payement de frais de dossier. Ce faisant, la Banque de La Poste respecte les dispositions de la loi. Plusieurs clients ont d'ailleurs déjà obtenu cette garantie locative.

Le renouvellement complet du système informatique de la Banque de La Poste, annoncé dans la réponse à la question parlementaire que vous mentionnez, est en cours de réalisation.

Au terme de ce renouvellement, l'octroi de cette garantie locative pourra se faire de manière automatisée.

10.03 **Camille Dieu** (PS): Effectivement, cette réponse me plaît plus que la précédente. Il s'agit du respect de la loi. J'espère vraiment que, lorsque le parc informatique sera renouvelé, ce problème sera complètement réglé.

10.03 **Camille Dieu** (PS): Ik hoop dat het probleem op die manier volledig opgelost zal zijn.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet de La Poste belge d'entrer dans le capital de la Poste britannique" (n° 11517)
- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le flirt entre La Poste et Royal Mail" (n° 11602)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'éventuelle prise de participation de La Poste dans Royal Mail" (n° 11613)
- M. Dirk Vijnck au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'éventuelle participation de La Poste belge dans Royal Mail" (n° 11642)
11 Samengevoegde vragen van
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het voornemen van de Belgische Post om te participeren in het kapitaal van de Britse post" (nr. 11517)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de interesse van De Post voor Royal Mail" (nr. 11602)
- mevrouw Ine Somers aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de potentiële investering van De Post in Royal Mail" (nr. 11613)
- de heer Dirk Vijnck aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke participatie van de Belgische Post in Royal Mail" (nr. 11642)

Le **président**: Les questions n° 11602 de M. Jean-Luc Crucke et n° 11613 de Mme Ine Somers sont retirées.

11.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, d'après le journal "The Telegraph" relayé par le site de "l'Écho", l'entreprise publique postale belge envisage de faire une offre sur une partie du capital de la poste britannique. Le débat bat en effet son plein outre-Manche à propos d'une privatisation partielle de Royal Mail.

Selon "The Telegraph", CVC Capital Partners qui, à la faveur du

11.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Het Belgische overheidsbedrijf De Post zou overwegen een bod te doen op een deel van het kapitaal van de Britse post. Volgens "The Telegraph" onderhandelt CVC Capital Partners met De Post over een

désistement de la poste danoise, pourrait détenir jusqu'à 49,9% dans le groupe postal belge, négocie avec ce dernier dans le but de présenter une offre commune impliquant les deux entreprises.

À l'heure actuelle, la société néerlandaise TNT tient la corde comme candidate de cette privatisation partielle. On parle d'un montant de trois milliards de livres pour détenir 30% de Royal Mail.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ce projet de La Poste belge d'investir outre-Manche? Quels seraient le coût et les conséquences de cet investissement? Dans quelle mesure le gouvernement et vous-mêmes êtes-vous associés à ces projets? Estimez-vous opportun d'envisager de tels investissements alors que la situation est particulièrement difficile sur le plan social au sein de La Poste belge? Ne s'agit-il pas d'une fuite en avant?

11.02 **Dirk Vijnck** (LDD): Mijnheer de minister, de Belgische Post zou volgens een artikel in de Daily Telegraph overwegen om een belang te nemen in de Britse sectorgenoot Royal Mail. De Post zelf wil niet reageren. Royal Mail zou een belang van 30% verkopen. Volgens de genoemde krant is er interesse vanuit Denemarken, Duitsland, Nederland en Zweden. De verkoop zorgt in elk geval voor spanningen in Groot-Brittannië, waar de premier in conflict ligt met de postbodes.

Mijnheer de minister, bevestigt u dat De Post eraan denkt een belang te nemen in Royal Mail? Hoe concreet is die overweging? Bevestigt u dat er ter zake reeds gesprekken geweest zijn tussen de twee postbedrijven?

Kunt u toelichten hoe groot dat belang zou zijn en welk investeringsbedrag ermee gepaard gaat?

Overweegt De Post ook een belang te nemen in andere postbedrijven? Zo ja, in welke landen, en welke bedrijven?

11.03 **Steven Vanackere**, ministre: Messieurs, je serai extrêmement bref. Je n'ai pas connaissance d'un dossier au sein de La Poste exprimant un intérêt quelconque pour Royal Mail. Il va de soi que si La Poste était un jour intéressée par un dossier d'une telle ampleur, elle ne s'y engagerait pas sans une analyse détaillée préalable et sans une concertation approfondie au sein des organes de décision, y compris au sein de son conseil d'administration. Mais aujourd'hui, il n'en est rien, sauf peut-être des rumeurs pour lesquelles La Poste ne peut être tenue responsable.

Mijnheer Vijnck, op uw vraag naar andere investeringen, zoals trouwens al eerder gemeld in deze commissie, kan ik antwoorden dat het wel juist is dat De Post overweegt om een participatie te nemen in een filiaal van de Griekse post. Daarover is in deze commissie al eerder van gedachten gewisseld.

11.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je prends acte de cette double information. En ce qui concerne un

gezamenlijk bod, ook al zou het Nederlandse TNT momenteel de beste uitgangspositie hebben als kandidaat voor die gedeeltelijke privatisering. Er is sprake van een bedrag van drie miljard pond voor 30 procent van Royal Mail. Bevestigt u het plan van De Post om aan gene zijde van het Kanaal te investeren? Wat zouden de kosten en de gevolgen van zo een plan zijn? Bent u betrokken bij dit plan? Acht u het opportuun, gezien de bijzonder moeilijke sociale situatie bij De Post?

11.02 **Dirk Vijnck** (LDD): Selon un article publié dans le "Daily Telegraph", La Poste belge envisagerait de prendre une participation dans Royal Mail. Le ministre confirme-t-il cette information? Des tractations ont-elles déjà eu lieu entre les deux entreprises? Quels seraient l'ampleur de la participation et le montant de l'investissement? La Poste envisage-t-elle une prise de participation dans d'autres entreprises postales?

11.03 Minister **Steven Vanackere**: Ik heb geen kennis van een dossier van De Post waaruit zou blijken dat ze belangstelling heeft voor Royal Mail. Maar indien dat wel het geval zou zijn, dan zou De Post geen verbintenissen aangaan zonder dat er een gedetailleerde analyse heeft plaatsgevonden en zonder dat er daarover grondig overleg werd gepleegd in de beslissingsorganen, waaronder de raad van bestuur. Daar is echter niets van aan.

Il est exact que La Poste envisage de prendre une participation dans la filiale d'une entreprise postale grecque.

11.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Wat de Britse post

investissement dans la poste britannique, il s'agit d'une rumeur sans fondement. Par ailleurs, il existe bel et bien des velléités d'investir dans la poste grecque. Le cas échéant, nous serons très attentifs à ce montage, étant donné la situation actuelle au sein de La Poste belge, à moins de faire financer le service universel par les Grecs comme les Danois l'ont fait avec les Belges!

betreft, neem ik er nota van dat het om een gerucht gaat. Maar er zijn wel degelijk plannen om in de Griekse post te investeren. Wij zullen daar nauwlettend op toezien, gelet op de huidige situatie bij De Post.

11.05 **Dirk Vijnck** (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn uitleg.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Stefaan Vercamer aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de veiligheidsconvenanten met de gemeentebesturen in verband met de veiligheid in en rond de stations" (nr. 11566)
12 Question de M. Stefaan Vercamer au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les accords de sécurité avec les administrations communales concernant la sécurité dans et aux abords des gares" (n° 11566)

12.01 **Stefaan Vercamer** (CD&V): Mijnheer de minister, ik verneem dat de NMBS convenanten zou sluiten met de gemeenten over de aanpak van de criminaliteit in en rond de stations. Heel binnenkort zou er een eerste convenant gesloten worden met de stad Geraardsbergen, de gemeente waar de minister van Binnenlandse Zaken woont.

Mijnheer de minister, wat houdt zo'n veiligheidsconvenant in verband met de veiligheid in en rond de stations met de gemeentebesturen juist in?

In welke engagementen worden er in zo'n convenant voorzien vanuit de gemeenten en vanuit de NMBS?

Misschien staat daar een financiële tegemoetkoming vanuit de NMBS tegenover? Welke zijn dat dan eventueel, en onder welke voorwaarden?

Wat mij ook interesseert, is hoe de rangorde eigenlijk wordt bepaald van de gemeenten waarmee zo'n convenant gesloten wordt. De eerste stad is Geraardsbergen; misschien is er daar een bepaalde reden voor.

Aangezien Geraardsbergen in de Vlaamse Ardennen ligt, dacht ik dat er misschien iets speciaals aan de hand is met de criminaliteit in die stations, vandaar mijn vraag hoe het eigenlijk gesteld is met de criminaliteit in en rond de stations van de Vlaamse Ardennen, zijnde Oudenaarde, Ronze, Zottegem, Lierde en Geraardsbergen.

12.01 **Stefaan Vercamer** (CD&V): La SNCB a l'intention de conclure des conventions en matière de lutte contre la criminalité dans les gares et aux abords de celles-ci. Une première convention pourrait être conclue prochainement avec la ville de Grammont.

En quoi consistent exactement ces conventions en matière de sécurité? Quels sont les engagements pris dans ce cadre par les communes et la SNCB? Comment est déterminé l'ordre des villes et communes avec lesquelles de telles conventions sont conclues? Qu'en est-il de la criminalité dans les gares des Ardennes flamandes?

12.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer Vercamer, in het beheerscontract tussen de NMBS-holding en de federale overheid staat inderdaad in het artikel 25 dat de NMBS-holding veiligheidsconvenanten dient te sluiten met de lokale politie. Men spreekt liever van samenwerkingsverbanden dan van een veiligheidsconvenant.

Wat houdt zo'n samenwerkingsverband in? In eerste instantie wordt

12.02 **Steven Vanackere**, ministre: Aux termes de l'article 25 du contrat de gestion, le holding SNCB doit conclure des conventions en matière de sécurité avec la police locale. Dans le cadre d'un accord de coopération de ce type, une

er een intentieverklaring ondertekend, waarbij de coporate security service van de NMBS-holding en de lokale beleidsverantwoordelijken, zijnde de burgemeester, de korpschef, de directeur-coördinator van de federale politie en de procureur des Konings zich akkoord verklaren om samen te werken in verband met de veiligheid in en rond het station. Wanneer er een belangrijke halte van een andere openbare vervoersmaatschappij aanwezig is, dus De Lijn, TEC of MIVB, dan wordt ook een vertegenwoordiger van die openbaarvervoersmaatschappij betrokken bij de intentieverklaring.

Na de ondertekening van de intentieverklaring wordt er een lokale veiligheidsanalyse uitgevoerd op basis van de informatie, die de betrokken partners ter beschikking stellen en uitwisselen.

Op basis van die analyse wordt dan gekozen voor een handhavingsplan of een integraal actieplan.

Er wordt gekozen voor een handhavingsplan wanneer er zich geen algemeen onveiligheidsprobleem voordoet. Bepaalde punctuele problemen zoals fietsendiefstal, krijgen binnen het handhavingsplan de nodige aandacht als actiepunt.

Als er zich wel een algemeen veiligheidsprobleem voordoet, kan er gekozen worden voor een integraal actieplan, met als uiteindelijk doel dat kan worden overgegaan tot de situatie van een gewoon handhavingsplan. In beide gevallen werken alle betrokken partners samen: preventiewerkers, scholen, politie, gemeenschapswachten enzovoort. Alle opgesomde partners ondertekenen de intentieverklaring, werken mee aan de opmaak van het handhavingsplan of het integraal actieplan en dragen bij tot de uitvoering van die plannen. Corporate security service neemt daarbij de regierol op zich.

De kosten, mijnheer Vercamer, worden door alle partners gedragen met de afspraak dat ieder betaalt voor zijn eigen personeelsleden, materialen en uitrusting. De eventuele bijkomende kosten die voortkomen uit de implementatie van de actieplannen worden ook op die wijze verdeeld. Het afsluiten van een dergelijk plan heeft dus geen middelentransfer tot gevolg.

Alle steden en gemeenten werden door de Corporate Security Service van de NMBS-Holding aangeschreven en kunnen zelf hun interesse in een samenwerkingsverband tonen. Corporate Security Service zal zelf ook proactief initiatief nemen. In principe komen alle stations hiervoor in aanmerking, ongeacht de categorie. Evenwel zijn er voor de inplanting van de bewakingscamera's, meer bepaald het project Malaga, in sommige gemeenten en steden ter zake afspraken gemaakt. Voor criminaliteitscijfers op basis van feiten moet ik doorverwijzen naar de politiediensten en de minister van Binnenlandse Zaken. Ik kan u wel de cijfers meedelen van het aantal criminaliteitsgerelateerde oproepen naar het Security Operations Center voor het jaar 2008, en dat in de vijf gemeenten en steden die u noemt. Oudenaarde 62, Ronse 19, Zottegem 52, Lierde 6, Geraardsbergen 74.

déclaration d'intention est d'abord signée avec la police locale par laquelle le "Corporate Security Service" (CSS) du holding SNCB et les responsables locaux, à savoir le bourgmestre, le chef de corps, le directeur coordonnateur de la police fédérale et le procureur du Roi, marquent leur accord sur une collaboration. Si une autre société de transport public dispose au même endroit d'un arrêt important, un représentant de cette société y est aussi associé.

Après la signature, une analyse de sécurité locale est élaborée. Sur la base de celle-ci, il est opté pour un plan de maintien ou pour un plan d'action intégral. Il est opté pour un plan de maintien s'il n'est pas question d'un problème général d'insécurité. L'attention nécessaire est accordée à certains problèmes concrets. Il peut être opté pour un plan d'action intégral en cas de problème général d'insécurité. L'objectif final est alors évidemment de passer à un plan de maintien. Le CSS est chargé de gérer l'ensemble.

Les coûts sont supportés par tous les partenaires. Chacun d'entre eux est responsable de son propre personnel et de son équipement. Les éventuels coûts supplémentaires découlant de la mise en œuvre des plans d'action sont également répartis selon la même clé de répartition.

CSS s'est adressé à toutes les villes et communes. Ces dernières peuvent elles-mêmes manifester leur intérêt pour une collaboration. CSS agira également de manière proactive. En principe, toutes les gares sont concernées, quelle que soit leur catégorie. Dans certaines villes et communes, des accords ont déjà été conclus dans le cadre du projet Malaga relatif à l'installation de caméras de surveillance.

En ce qui concerne les chiffres de

la criminalité sur la base des faits, je renvoie M. Vercamer au ministre de l'Intérieur. En 2008, le nombre d'appels au Security Operations Center liés à la criminalité s'élevait à 62 à Audernarde, 19 à Renaix, 52 à Zottegem, 6 à Lierde et 74 à Grammont.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

13 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les possibilités de réouverture de la ligne Dinant-Givet" (n° 11635)
13 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke heropening van de lijn Dinant-Givet" (nr. 11635)

13.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, de façon récurrente, les autorités françaises et les syndicats, qu'ils soient français ou belges, plaident pour une étude sérieuse en vue de la réouverture de la ligne 154 Dinant-Givet. Ils sont rejoints en ce sens par des associations importantes comme Inter-Environnement Wallonie ou le GRACQ, les cyclistes quotidiens.

Il est à noter que le président de la République française, qui était alors candidat, s'est déjà exprimé à ce sujet et sur la volonté de la France de participer au financement de ce projet s'il pouvait voir le jour. J'ajoute que des projets très précis en la matière semblent être discutés en France.

Il est vrai qu'une telle réouverture permettrait une troisième jonction ferroviaire entre la Belgique et la France, désenclaverait la région de Dinant constituant un atout en matière de recherche d'emploi – les demandeurs d'emploi sont nombreux dans cette région – et en matière touristique. Cela placerait la province de Namur en lien direct avec les lignes TGV qui drainent toute la France au départ de Reims ou Charleville.

Que ce soit immédiatement ou dans 5, 10 ou 15 ans, une réouverture de cette ligne 154 serait porteuse de nombreux atouts. Il convient dès lors, à tout le moins, de ne pas commettre d'acte irréparable qui rendrait impossible cette hypothèse de travail.

Monsieur le ministre, quelle est votre opinion par rapport à l'hypothèse d'une réouverture de la ligne 154? Cette réouverture est-elle imaginable? Dans quels délais?

La SNCB ou vous-même avez-vous eu récemment des contacts à ce sujet avec des autorités françaises? Quoi qu'il en soit, ne conviendrait-il pas de prendre l'initiative d'un contact, à tout le moins pour connaître les intentions françaises par rapport à ce projet?

Estimez-vous qu'une réouverture de la ligne 154 constituerait une concurrence pour la ligne Athus-Meuse? Quelles en seraient les conséquences selon vous?

13.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De Franse autoriteiten en de Franse en Belgische vakbonden pleiten ervoor om een studie te laten uitvoeren met het oog op de heropening van de lijn 154 Dinant-Givet. Toen de huidige Franse President nog presidentskandidaat was, steunde hij dat plan. De heropening van de lijn zou Dinant ontsluiten, wat een troef zou zijn voor de werkgelegenheid en het toerisme. Namen zou verbonden worden met de hst-lijnen die vertrekken vanuit Reims of Charleville-Mézières.

Wat vindt u van een eventuele heropening van de lijn 154? Heeft u daarover al contacten gehad met de Franse autoriteiten? Zou u zich niet op de hoogte moeten stellen van hun intenties? Zou die heropende lijn een concurrentie inhouden voor de lijn Athus-Meuse? Kan u er zich toe verbinden geen beslissingen te zullen nemen die een toekomstige heropening sterk zouden bemoeilijken?

Pouvez-vous vous engager à ce qu'aucun acte irréparable, par exemple la destruction de l'assiette de cette ligne, ne soit entrepris, rendant définitivement impossible sa réouverture?

13.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur Gilkinet, à l'heure actuelle, une réouverture n'est pas prévue. Les conclusions d'une étude de faisabilité, que vous connaissez certainement, réalisée en 2003-2004 à l'initiative de la région Champagne-Ardenne et de la Région Wallonne, ont amené les autorités à ne pas donner suite au projet. En effet, celles-ci démontraient que le potentiel de voyageurs de la ligne Dinant-Givet était à ce point faible qu'aucune offre ferroviaire voyageurs ne se justifiait et qu'il n'y avait dès lors aucune raison, aux yeux de la SNCB, d'engager les travaux d'infrastructure nécessaires au rétablissement d'une telle desserte.

Pour mémoire, le coût des travaux d'infrastructure avait été estimé à l'époque à 20.800.000 euros en 2004, ce qui revient environ à 27.400.000 euros en 2009.

Pour répondre à votre deuxième question, je puis vous confirmer qu'une réunion sur le sujet s'est tenue le 2 décembre 2008 à Charleville-Mézières entre les autorités françaises, le service public fédéral Mobilité et Transport, Infrabel et la SNCB. Lors de cette réunion, les autorités françaises ont exprimé le souhait que cette réouverture puisse avoir lieu dans les années à venir. Des premières propositions relatives au partage du financement ont été avancées.

Ensuite, RFF, gestionnaire de l'infrastructure en France, et Infrabel sont chargés de réactualiser l'étude menée sur les investissements indispensables. Les partenaires se sont accordés sur la nécessité à échéance de 2012 d'une prise de décision sur des bases précises et actualisées en termes de financement aussi bien pour l'investissement que pour l'exploitation.

Il a également été convenu d'analyser la possibilité d'une étude de marché afin de connaître le potentiel commercial soit du périmètre Givet-Dinant soit du périmètre Reims-Namur intégrant la liaison transfrontalière Givet-Dinant.

Ensuite, au besoin, une révision des hypothèses de trafic de l'étude initiale en 2003 pour un ou plusieurs de ces périmètres sera réalisée sur des bases plus complètes, en prenant également en compte des projets récents tels que l'arrivée du TGV-Est à Reims et à Charleville-Mézières. La préfecture de Région Champagne-Ardenne, avec la Direction régionale de l'équipement, assurera le pilotage général de cette étude.

Un groupe de travail sera constitué avec les partenaires suivants: en France, outre la préfecture de région et la Direction régionale de l'équipement, le Conseil régional de Champagne-Ardenne et la SNCF; en Belgique, la Région wallonne et la SNCB. Le contenu de ce travail alimentera la démarche prospective et programmatique en cours, réalisée par Infrabel pour le compte du SPF belge de Mobilité et Transports en vue d'élaborer le programme d'investissements 2012-2025.

Ces études permettront, si le projet est retenu par l'ensemble des

13.02 Minister **Steven Vanackere**: Momenteel is er geen heropening van die lijn gepland. Op grond van de conclusies van een haalbaarheidsstudie die dienaangaande in 2003-2004 werd verricht, hebben de autoriteiten beslist dat plan te laten varen. Het reizigerspotentieel voor de lijn Dinant-Givet was zodanig beperkt dat ze niet hoefde te worden heropend en dat er ook geen verbintenissen hoefden te worden aangegaan met het oog op de uitvoering van de noodzakelijke infrastructuurwerken.

In 2004 werden de kosten voor de infrastructuurwerken op 20,8 miljoen euro geraamd, wat vandaag op een bedrag van 27,4 miljoen euro zou neerkomen. Op 2 december 2008 werd er in Charleville-Mézières daarover een vergadering gehouden met de Franse overheid, de FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel en de NMBS. De Franse overheid heeft er voor de heropening gepleit, en de eerste voorstellen in verband met de financiering werden op tafel gelegd. Het bedrijf RFF, dat de infrastructuur in Frankrijk beheert, en Infrabel werden belast met het updaten van de studie over de investeringen. Er zal een marktonderzoek worden uitgevoerd om het commerciële potentieel van de perimeter Givet-Dinant of de perimeter Reims-Namen te meten. De partners hebben afgesproken dat er in 2012, op grond van nauwkeurige en geactualiseerde gegevens, een beslissing zal worden genomen.

De hypothesen die in de studie uit 2003 in verband met het reizigersverkeer naar voren werden geschoven, moeten herzien worden in het licht van de komst van de TGV-Est in Reims en Charleville-Mézières.

parties, de lancer des négociations qui porteront bien sûr sur le partage financier et opérationnel de ce projet, l'investissement pour la réouverture de la ligne, les conditions d'exploitation de cette ligne pour le trafic voyageurs et les conditions d'exploitation pour le transport de fret.

Dans le contexte de libéralisation du transport de marchandises, le choix d'un itinéraire relève des décisions des entreprises ferroviaires. Il convient cependant de noter que la réouverture du tronçon permettrait de créer une connexion sur l'axe Dunkerque-Charleville-Mézières-Montmédy-Longuyon-Strasbourg parallèle à l'axe Athus-Meuse.

Finalement, je peux vous confirmer qu'il n'entre pas dans les intentions du Groupe SNCB de procéder au démantèlement de l'assiette de la voie existante. Sa politique consiste à maintenir toutes les possibilités d'une nouvelle mise en exploitation.

Er zal een werkgroep worden opgericht, waarin Frankrijk door de prefectuur van de regio, de regionale directie voor de uitrusting, de Regionale Raad van Champagne-Ardenne en de SNCF, en België door het Waals Gewest en de NMBS vertegenwoordigd worden. Infrabel zal het voorbereidend werk en de programmering op de resultaten van die werkgroep baseren. Als alle betrokken partijen het project goedkeuren, zullen er aan de hand van die studies onderhandelingen kunnen worden aangeknoopt over het aandeel van elke partij in de financiering en uitvoering van dat project, de investeringen die nodig zijn voor de heropening van de lijn, en de exploitatievoorwaarden.

In de context van de liberalisering van het goederenvervoer is het aan de spoorwegmaatschappijen om te beslissen over de trajecten. Niettemin moeten we vaststellen dat er door de heropening van het baanvak een parallelle verbinding met de bestaande as Athus-Meuse tot stand zou kunnen gebracht worden.

De NMBS-Groep is niet van plan om de bedding van het bestaande tracé te ontmantelen.

13.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je me réjouis que la porte reste ouverte et que des discussions sont en cours sur des chiffres concrets. Il existe cette étude de faisabilité dont je n'ai pas une lecture aussi négative que vous, mais, à tout le moins, sa réalisation a apporté un élément neuf: l'arrivée du TGV à Reims et Charleville-Mézières constitue un atout supplémentaire. Comme vous l'avez dit, il ne s'agit pas seulement d'une liaison entre Dinant et Givet, qui a un intérêt particulier, mais aussi d'une liaison entre Namur et Reims.

Le fait que la SNCB, pour ces diverses entités, se mette autour de la table avec les autorités françaises pour envisager le projet, d'un point de vue technique ainsi que financier, me paraît très positif.

Au parlement de la Région wallonne, au contraire, certains se contentaient d'une vision plus passéiste de la mobilité et du rail. À nos yeux, le rail est l'avenir. Toute hypothèse est la bienvenue alors que, malheureusement, l'opinion prévalant au Parlement wallon diffère.

Je me réjouis donc de vous trouver à nos côtés pour laisser cette porte ouverte, mais sans engagement ferme de votre part, comme je

13.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Het verheugt me dat de deur open blijft, en dat er onderhandeld wordt. Met de haalbaarheidsstudie werd er een nieuwe factor onder de aandacht gebracht, met name de komst van de TGV-Est in Reims en Charleville-Mézières. Die studie interpreteer ik echter niet zo negatief als u. Het is niet alleen zaak een verbinding tussen Dinant en Givet, maar ook een verbinding tussen Namen en Reims tot stand te brengen.

l'ai perçu dans la prudence de vos propos. Cependant, étudier sérieusement l'hypothèse est en soi positif.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

14 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la possibilité d'interruption de carrière à mi-temps pour les facteurs" (n° 11636)
14 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mogelijkheid van een halftijdse loopbaanonderbreking voor de postbodes" (nr. 11636)

14.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, de plus en plus de facteurs décident d'interrompre leur carrière à mi-temps, bénéficiant d'une indemnité complémentaire pour le mi-temps non presté. Les règles relatives au précompte professionnel prélevé sur ces allocations d'interruption octroyées dans le cadre d'un crédit-temps à mi-temps ou d'une interruption de carrière à mi-temps prenant cours en janvier 2009 sont cependant modifiées, passant de 17,5% à 30% pour les interrompants de moins de 50 ans ou 35% pour les interrompants de 50 ans et plus. Cela entraînera un effet négatif sur les rentrées nettes des concernés.

Monsieur le ministre, quelle est l'évolution de la demande des postiers de bénéficier de cette interruption de carrière ces dix dernières années? Quelle allocation leur est-elle accordée? Comment est-elle calculée? Prend-elle en compte l'âge auquel cet avantage est demandé? La Poste envisage-t-elle de compenser la perte de revenus consécutive à la modification du calcul du précompte à partir de ce 1er janvier 2009?

14.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De regels met betrekking tot de bedrijfsvoorheffing die wordt ingehouden op de uitkering voor een halftijdse loopbaan-onderbreking voor postbodes werden gewijzigd, waardoor het netto-inkomen van de betrokkenen daalt. Hoe is het aantal aanvragen voor loopbaanonderbreking door postbodes de jongste tien jaar geëvolueerd? Welke uitkering ontvangen ze? Hoe wordt die berekend? Wordt er daarbij rekening gehouden met de leeftijd van de aanvrager? Is De Post van plan het inkomensverlies ten gevolge van de wijziging van de berekening van de voorheffing vanaf 1 januari 2009 te compenseren?

14.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur Gilkinet, pour ce qui est des chiffres que vous demandez, sachez que La Poste n'a pas tenu de statistiques à ce sujet avant 2003. Je peux vous citer les chiffres de 2003 à 2008. Le pourcentage de l'effectif total ayant pris une interruption de carrière à mi-temps passe de 5% en 2003, à 6% en 2004, à 7% en 2005, à 9% en 2006, à 10% en 2007 et à 12% en 2008. Je peux vous communiquer les chiffres absolus et je joindrai au procès-verbal le tableau qui est devant mes yeux.

J'en viens à l'allocation accordée. Les personnes sollicitant une interruption de carrière à mi-temps ont droit à l'allocation d'interruption à charge de l'ONEM. Si les personnes qui sollicitent cette mesure sont âgées de 50 ans ou plus, elles ont droit à l'allocation d'interruption à charge de l'ONEM ainsi qu'à une intervention complémentaire à charge de La Poste qui varie en fonction de l'âge et de la fonction exercée par les intéressés entre 15 et 40% de l'indemnité de l'ONEM.

Ensuite, le précompte professionnel prélevé par l'ONEM passe en effet de 16,15% à 35% uniquement pour l'allocation versée par cet organisme. Ceci va bien sûr avoir un impact sur la rémunération nette mensuelle des personnes de plus de 50 ans bénéficiant d'une interruption de carrière prenant cours en 2009. Le revenu mensuel net

14.02 Minister **Steven Vanackere**: De Post beschikt dienaangaande niet over statistieken die van vóór 2003 dateren. In 2003 nam 5 procent van het totaal aantal personeelsleden een halftijdse loopbaanonderbreking en in 2008 was dat opgelopen tot 12 procent. De personen die een halftijdse loopbaanonderbreking aanvragen, hebben recht op een onderbrekingsuitkering die ten laste van de RVA valt. Indien de aanvragers minstens 50 jaar oud zijn, hebben ze bovendien ook recht op een aanvullende vergoeding die ten laste van De Post valt.

De door de RVA ingehouden bedrijfsvoorheffing wordt opgetrokken van 16,15 tot 35 procent, maar enkel voor de

qui correspond au paiement de l'allocation ONEM sera par conséquent réduit puisque le précompte professionnel prélevé sur ce montant passe à 35%. Cependant, cette augmentation du précompte n'aura pas d'impact sur leur revenu annuel net car l'impôt réel est recalculé en fonction de la situation familiale et du revenu annuel globalisé. Le décompte d'imposition basé sur la rémunération annuelle remettra tout le monde sur un pied d'égalité. Il n'y a pas lieu dès lors de compenser cette différence.

uitkering die door die instelling wordt uitbetaald. Die verhoging van de voorheffing zal geen impact hebben op het netto jaarinkomen, want de reële belasting wordt herberekend in functie van de gezinssituatie en van het globale jaarinkomen. Dat verschil dient dus niet te worden gecompenseerd.

14.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions et je note l'augmentation très régulière du nombre de personnes qui demandent l'accès à ces interruptions de carrière à mi-temps. C'est un nouveau symptôme de la pénibilité du travail.

La question sur le précompte aurait pu être posée à la ministre de l'Emploi vu qu'elle ne concerne pas que les travailleurs de La Poste. J'ai entendu des acteurs sociaux dénoncer le fait que le précompte soit trop élevé par rapport à l'impôt réel et que l'État était créancier des travailleurs mais cela ne concerne pas spécifiquement La Poste. Je vous remercie donc pour ces précisions et je vous souhaite une bonne fin d'après-midi.

14.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik stel vast dat het aantal personen dat voor die mogelijkheid kiest gestaag toeneemt. Volgens bepaalde maatschappelijke actoren ligt die bedrijfsvoorheffing te hoog in vergelijking met de reële belasting en is de Staat schuldeiser van die werknemers, maar dat is geen specifiek probleem van De Post.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 11460 de M. François Bellot est reportée. Elle ne semblait pas présenter de caractère d'extrême urgence.

La réunion publique de commission est levée à 16.08 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.08 uur.