



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**  
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

**dinsdag**

**03-12-2002**

**10:00 uur**

**mardi**

**03-12-2002**

**10:00 heures**

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&amp;ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

## INHOUD

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de brugpensioenregeling voor het rijdend personeel van de NMBS" (nr. A467)

*Sprekers:* **Karine Lalieux, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de transit van goederen door België" (nr. A425)

*Sprekers:* **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de trafiek van goederentreinen op een aantal NMBS-lijnen" (nr. A426)

*Sprekers:* **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jacques Chabot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het 3de beheerscontract van de NMBS met de Staat" (nr. A404)

*Sprekers:* **Jacques Chabot, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van  
- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekomstige evolutie van het vormings- en rangeerstation van Stockem" (nr. A434)

- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitbreiding van de NMBS-parking aan het station van Aarlen" (nr. A435)

- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evolutie van de werkgelegenheid na de ingebruikneming van de geëlektrificeerde lijn Athus-Meuse" (nr. A436)

*Sprekers:* **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitbreiding van de NMBS-parking aan het station van Aarlen" (nr. A435)

*Sprekers:* **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-

## SOMMAIRE

Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le système de pré-pension pour le personnel roulant de la SNCB" (n° A467)

*Orateurs:* **Karine Lalieux, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transit de marchandises par la Belgique" (n° A425)

*Orateurs:* **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la circulation de trains marchandises sur certaines lignes de la SNCB" (n° A426)

*Orateurs:* **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Jacques Chabot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le 3ème contrat de gestion Etat-SNCB" (n° A404)

*Orateurs:* **Jacques Chabot, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions jointes de  
- M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution de l'avenir de la gare de formation et de triage de Stockem" (n° A434)

- M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'agrandissement du parking SNCB autour de la gare d'Aarlen" (n° A435)

- M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution de l'emploi suite à la mise en service de la ligne électrifiée Athus-Meuse" (n° A436)

*Orateurs:* **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « l'agrandissement du parking SNCB autour de la gare d'Aarlen » (n° A435)

*Orateurs:* **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-

eerste minister en minister van Mobiliteit en  
Vervoer

première ministre et ministre de la Mobilité et  
des Transports

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

DINSDAG 3 DECEMBER 2002

MARDI 3 DECEMBRE 2002

10:00 uur

10:00 heures

De vergadering wordt geopend om 10.16 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.  
La séance est ouverte à 10.16 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

**01** Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le système de pré-pension pour le personnel roulant de la SNCB" (n° A467)

**01** Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de brugpensioenregeling voor het rijdend personeel van de NMBS" (nr. A467)

**01.01** Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, ce vendredi, le conseil des ministres a décidé de prolonger pour un an seulement le droit à la pension anticipée du personnel roulant, alors que la prolongation est généralement prévue pour une période de trois ans. Quatre dérogations de trois ans ont déjà été accordées depuis 1991. Le personnel roulant voit évidemment d'un très mauvais œil cette décision. D'ailleurs, qui pourrait les en blâmer? En effet, ce droit à la pension anticipée volontaire à 55 ans est l'un des seuls avantages de leur métier, que l'on peut qualifier sans hésitation de pénible, d'éprouvant et de dangereux et qui réclame la vigilance de tous les instants de la part du travailleur. Vous savez que ce sont les conducteurs qui sont les garants de la sécurité des usagers.

Vu cette décision, le personnel (plus de 7.000 travailleurs) a de fortes craintes, qui me paraissent d'ailleurs fort légitimes, de voir supprimer très prochainement ce droit de quitter volontairement l'entreprise à 55 ans. Les syndicats, en réaction, prévoient d'une part des mouvements de grèves spontanés dès aujourd'hui – c'est ce qu'a annoncé la presse ce matin – et d'autre part, un risque d'absentéisme et de jours de maladie supplémentaires, ce qui aurait évidemment des répercussions négatives sur tout le personnel et sur les usagers.

Madame la ministre, alors que M. Karel Vinck, l'administrateur délégué, avait donné son accord pour justement éviter tout remous social avant une période difficile pour l'entreprise, comme chacun le sait – il y a un plan stratégique et peut-être un plan de restructuration – je crois que le gouvernement a donné une fois de plus un très mauvais signal à l'ensemble des travailleurs.

Pouvez-vous me donner l'ensemble des raisons pour lesquelles cette

**01.01** Karine Lalieux (PS): Vorige vrijdag heeft de Ministerraad beslist het recht op vervroegd pensioen voor het rijdend personeel met slechts één jaar te verlengen, terwijl de verlenging doorgaans voor een periode van drie jaar geschiedt.

Het rijdend personeel is niet te spreken over die beslissing, temeer daar dat recht op vervroegd pensioen een van de enige voordelen van het beroep is dat als moeilijk, afmattend en gevaarlijk kan worden bestempeld.

Het personeel is er sterk beducht voor dat het recht op een vrijwillig vertrek uit het bedrijf op 55 jaar zou worden afgeschaft. De vakbonden voorzien stakingsacties, en waarschuwen voor meer absentéisme en een groter aantal dagen ziekteverlof bij het personeel.

De regering geeft daarmee een zeer slecht signaal aan de werknemers, en dat terwijl de heer

dérogation n'a été donnée que pour un an?

Vinck iedere vorm van sociale onrust wilde vermijden omdat de NMBS vlak voor een moeilijke periode staat. Waarom geldt die afwijking maar voor één jaar?

**01.02 Isabelle Durant**, ministre: En effet, je ne reprendrai pas les éléments liés à la dérogation possible déjà donnée à plusieurs reprises et qui concerne effectivement une catégorie du personnel, le personnel roulant, qui par définition, comme vous le disiez, est soumis à des facteurs de risque, à un stress, à des horaires irréguliers et à ce qu'on peut désigner par le vocable de "pénibilité" du travail. C'est d'ailleurs une des raisons de l'octroi de cette dérogation au système général qui est chaque fois donnée pour une période de trois ans, ce qui a été le cas en début de législature où la dérogation avait été accordée et se terminait à la fin de cette année-ci. C'est en ce sens que j'ai dressé avec M. Vandenbroucke un dossier qui concerne la prolongation de trois ans de ce système de manière à pouvoir répondre à cette inquiétude et permettre que le système perdure, quoi qu'il en soit de la suite, dans un climat qui n'est pas facile même s'il ne présage pas de l'avenir.

**01.02** Minister **Isabelle Durant**: Ik heb samen met minister Vandenbroucke bij de regering een dossier ingediend om die regeling met drie jaar te verlengen. Tijdens de bespreking werden andere argumenten naar voren gebracht, zoals het op gang brengen van een sociale dialoog en het feit dat er een tekort is aan rijdend personeel en er onvoldoende mensen in dienst worden genomen.

Lors de la discussion au gouvernement, partant du principe que, dès l'année prochaine probablement, une discussion plus générale, un dialogue social devra être entamé, d'autres arguments furent évoqués pour accorder cette dérogation pour une année au lieu de trois: la pénurie de conducteurs, l'insuffisance de recrutement mais aussi le nombre de jours de congé non récupérés par le personnel. J'ai défendu très clairement une position visant à octroyer cette dérogation pour les trois années comme prévu. Mais la décision a été de l'accorder pour une année en faveur des quelque 90 personnes concernées. C'est en effet un droit que cette dérogation accorde à l'ensemble du personnel roulant. Dans ce cas-ci, elle concerne, d'après la SNCB, à peu près 90 personnes. Dès lors, je pense qu'il fallait garantir ce droit pour un an minimum; c'était le *minimum minimorum*.

Ik heb gepleit voor een verlenging met drie jaar, maar er werd tot een verlenging met één jaar beslist. Die beslissing heeft betrekking op circa 90 personen.

Ik hoop dat wij in de toekomst rekening zullen kunnen houden met de situatie van het rijdend personeel en dat die afwijking kan worden verlengd. Gelet op de bijzondere omstandigheden waarin die personeelsleden moeten werken, zal ik voor een behoud van die regeling pleiten.

J'espère surtout que l'on pourra prendre valablement en compte la situation de ce personnel roulant dans le cadre des discussions sociales qui seront entamées et qui devraient amener à pouvoir prolonger ce système ou un système analogue qui répond à des conditions très particulières pour ce personnel roulant. Je répète que, pour ma part, je plaiderai pour que l'on puisse maintenir ce système ou à tout le moins que l'on puisse réserver à ce personnel le traitement particulier qui convient en raison des conditions particulières dans lesquelles il effectue ses tâches.

**01.03 Karine Lalieux** (PS): Madame la ministre, je crois qu'aujourd'hui l'effet psychologique qu'a eu cette décision sur le personnel qui est fragilisé – et qu'on le veuille ou non, les chiffres qui sortent et dont nous discuterons dans quelques mois fragilisent toute l'entreprise et le personnel en particulier – est négatif. Je pense que cela ne mangeait pas de pain de renouveler pour trois ans cette situation.

**01.03** **Karine Lalieux** (PS): U moet toch toegeven dat die beslissing een negatieve invloed heeft gehad op dat personeel, dat het al moeilijk heeft. De trend om te gaan staken wordt trouwens nog in de hand gewerkt door het reële personeelstekort.

En même temps, la pénurie de personnel roulant est un argument qui va encore alourdir la volonté de ce personnel de faire grève. Non

De regering had die beslissing

seulement il y a une pénurie, il n'y a pas d'engagement, il ne récupère pas ses jours de congé mais on le punit une fois de plus en ne procédant pas au renouvellement de trois ans.

Je pense donc que ces signes ne sont vraiment pas positifs. Le gouvernement dans son ensemble avec vous comme ministre de tutelle n'aurait jamais dû prendre ce type de décision même si elle ne concerne que 90 personnes. Si des grèves ont lieu jusqu'à Noël, je crois que l'effet ne sera pas celui escompté et que ce seront encore une fois les usagers qui supporteront les conséquences de cette décision.

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

**02** **Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de transit van goederen door België" (nr. A425)**

**02** **Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transit de marchandises par la Belgique" (n° A425)**

**02.01** **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik wens de minister inderdaad twee vragen te stellen, die ik reeds enige tijd geleden als schriftelijke vraag had ingediend omdat ze wel wat cijfergegevens met zich brengen. Aangezien al meer dan het dubbele van de termijn verstreken was, heb ik mij conform het Reglement gepermitteerd de vragen mondeling in te dienen.

Ik beschikte graag over een aantal gegevens en cijfers in verband met de transit van goederen door ons land omdat wij vaak met de problematiek geconfronteerd worden en omdat men op de verschillende beleidsniveaus – zowel op het federale als op het gewestelijke vlak – permanent op zoek is naar mogelijkheden om het goederenvervoer van de weg te halen en naar het spoor en de waterwegen te versassen. België speelt daarin natuurlijk een belangrijke rol omwille van zijn centrale ligging. Precies om de leefbaarheid te garanderen, denk ik dat het belangrijk is dat wij hieraan werken en inzake vervoersmodus de juiste keuze maken.

In dat verband heb ik twee vragen aan de minister. Kan zij mij via de NMBS en ook via andere kanalen inlichtingen geven over de totale trafiek van goederen die vanuit Nederland richting Frankrijk vervoerd worden met bestemming kanaaltunnel? Hoe gebeurt de verdeling over de verschillende vervoersmodi op dit ogenblik? Ik heb een gelijkaardige vraag in verband met de goederentrafiek vanuit Duitsland richting Frankrijk met als bestemming kanaaltunnel? Telkens moet deze trafiek België passeren via de weg, het spoor of het water.

**02.02** **Minister Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, in 2001 was het spoorvervoer van Nederland via België met bestemming Kanaaltunnel miniem en te verwaarlozen volgens de NMBS. Het spoorvervoer Duitsland tot het Verenigd Koninkrijk via België bedroeg ongeveer 430 kiloton. De verdeling over de verschillende vervoersmodi is moeilijk te berekenen en wel omwille van verschillende redenen. Het vergt inderdaad een verwerking van internationale statistieken, maar ook een kennis van het aandeel van de internationale bewegingen die relevant zijn voor een transit of een

nooit mogen nemen, ook al geldt ze slechts voor 90 personen.

Als uiteindelijk wordt beslist tot staking over te gaan, in de kerstperiode bovendien, zullen de reizigers het eerste slachtoffer zijn.

**02.01** **Frieda Brepoels** (VU&ID): Dans un premier temps, j'avais posé deux questions par écrit mais je n'ai pas reçu de réponse dans un délai raisonnable.

On cherche sans relâche à déplacer le transport de marchandises de la route vers le rail et l'eau. Il est capital pour un pays de transit comme la Belgique, s'il veut conserver des conditions de vie acceptable, d'opter pour le mode de transport approprié.

Que représente, globalement, le trafic de marchandises en provenance respectivement des Pays-Bas et d'Allemagne et acheminées en France à destination du tunnel sous la Manche?

**02.02** **Isabelle Durant**, ministre: Le transport de marchandises en provenance des Pays-Bas et empruntant le rail belge a été négligeable en 2001. Le trafic en provenance d'Allemagne a représenté quelque 430 kilotonnes.

eventuele transit door België. Wat nochtans belangrijk is, is het feit dat het marktaandeel van het spoor miniem is en het moet dus, zoals uzelf en iedereen hier zeggen, stijgen. Om te stijgen moet een betrouwbare dienstverlening worden aangeboden. Dat is, wat Becargo betreft, natuurlijk de grote uitdaging voor de NMBS. De elementen zijn dus niet heel precies en de NMBS heeft niet meer precisie en heeft niet de mogelijkheden om te antwoorden op uw tweede vraag.

La ventilation des chiffres entre les différents modes de transport est malaisée. Il faut pour cela disposer de statistiques internationales et connaître les mouvements internationaux importants

Un constat important est que la part de marché du rail est minime et doit augmenter. Pour cela, nous devons offrir un service fiable.

**02.03 Frieda Brepoels (VU&ID):** Mevrouw de minister, ik apprecieer het natuurlijk dat ik cijfers vanwege de NMBS krijg, maar vermits u toch een federale bevoegdheid hebt voor mobiliteit in het algemeen en u ook in de beleidsnota cijfers vooropstelt omtrent groei en een verdeling over de verschillende vervoersmodi, vind ik het vreemd dat u niet via andere kanalen aan de juiste verdeling bent kunnen geraken.

**02.03 Frieda Brepoels (VU&ID):** Je suis satisfaite d'avoir obtenu les chiffres de la SNCB mais il m'étonne que la ministre, qui est pourtant en charge de la mobilité en général à l'échelon fédéral, présente dans sa note de politique générale une répartition entre les différents modes alors qu'elle ne dispose apparemment pas de chiffres exacts.

Het is toch ondenkbaar een beleid uit te bouwen als men niet over de juiste cijfers beschikt.

**02.04 Minister Isabelle Durant:** De federale diensten hadden in het verleden geen echte statistische en prospectieve diensten om de evolutie voor de verschillende modi te volgen. Dat is een van de redenen waarom er in het kader van de Copernicus-hervormingen een dienst Mobiliteit en Verkeersveiligheid werd opgericht. Die dienst is geen aparte of verticale dienst. Het is een horizontale dienst die alle statistieken moet verzamelen op Europees en natuurlijk ook op federaal vlak, in coördinatie met de Gewesten, om echt te kunnen beschikken over een statistisch instrument om de volgende beleidsdaden, maatregelen of beslissingen te kunnen beïnvloeden.

**02.04 Isabelle Durant, ministre:** Les services fédéraux ne disposent pas de véritable service statistique et prospectif. Le service Mobilité et Sécurité routière, un service horizontal rassemblant toutes les statistiques européennes et nationales, n'existe que depuis la réforme Copernic. Nous disposerons donc à l'avenir d'un véritable instrument politique.

Ik ben het dus helemaal met u eens. De diensten hadden geen echte statistische diensten om elementen op federaal vlak te verdedigen en ze moesten de inlichtingen, bijvoorbeeld in het kader van de Channeltrafiek of in andere gevallen, halen bij verschillende andere diensten. Die gegevensinzameling en specialisatie om een echte statistisch instrument te hebben, bestond niet in het verleden maar moet er in de toekomst komen door deze specifieke dienst die werkt aan de prospectieven en natuurlijk ook op Europees vlak. In dit geval heeft het immers geen zin alleen op federaal niveau te werken, aangezien daar alleen een transit bestaat. We moeten dus weten welke de stromen zijn voor de toekomst in het kader van het Europees netwerk.

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

**03 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de trafiek van goederentreinen op een aantal NMBS-lijnen" (nr. A426)**

**03 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la circulation de trains marchandises sur certaines lignes de la SNCB" (n° A426)**

**03.01 Frieda Brepoels (VU&ID):** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat iets meer gedetailleerd in op het spoorwegvervoer, meer bepaald het goederenvervoer.

Mijn vraag is welke capaciteit op een aantal spoorlijnen nog beschikbaar is. Er werd vaak gediscussieerd over de vooropgestelde percentages met betrekking tot de groei van het goederenvervoer. Op bepaalde lijnen zou er weinig of geen capaciteit meer ter beschikking zijn.

In de schriftelijke vraag die ik oorspronkelijk had ingediend vroeg ik naar het aantal goederentreinen dat per etmaal en per richting rijdt over een vijftiental spoorlijnen die ik heb opgesomd. Ik vroeg eveneens naar het aantal vrije rijpaden op die spoorlijnen, die beschikbaar zijn voor goederentreinen.

Mevrouw de minister, mocht u mij hierover iets kunnen vertellen, dan neem ik aan dat zulks schriftelijk zal gebeuren, want indien u die gegevens mondeling moet verstrekken, per lijn, dan zou dat wellicht veel tijd in beslag nemen. Ik zal aldus genoeg nemen met een schriftelijk antwoord op deze concrete vragen.

**03.02 Minister Isabelle Durant:** Mijnheer de voorzitter, ik zal aan mevrouw Brepoels een tabel bezorgen die ik uiteraard niet zal voorlezen met betrekking tot de verschillende rijpaden.

In deze tabel wordt, in verband met de aangegeven lijnen of lijnsecties, per richting en per dag het aantal reizigers- en goederentreinen vermeld, alsook het aantal losse ritten.

Vermits het aantal treinen op de opgegeven lijnsecties varieert naargelang het baanvak op deze lijnsectie, werd telkens een representatief referentiebaanvak gekozen. De vermeldde aantallen zijn geldig op dit referentiebaanvak.

Volgens internationale normen wordt aangenomen dat voor beide richtingen samen het aantal beschikbare rijpaden op een dubbele spoorlijn ongeveer 220 bedraagt.

Het aantal beschikbare rijpaden op een enkele spoorlijn bedraagt ongeveer 60 tot 70. Deze cijfers zijn bepaald voor een gemiddelde heterogene trafiek, ze houden rekening met het vrijhouden van tijdspannes voor onderhoud en met de nodige spelings voor het behoud van een goede regelmaat van het verkeer. Er moet ook worden rekening gehouden met het feit dat een rijpad niet eenduidig is gedefinieerd. In het goederenverkeer bestaan er grote vervoersassen tussen de Belgische havens, enerzijds en de Belgische staalbekkens en belangrijke Europese economische zones, anderzijds.

Ik kom tot het tweede element. De rijpaden op deze vervoersassen lopen over een aantal lijnen met elk een restcapaciteit. Het aantal vrije rijpaden over de gehele vervoersas hangt onder meer af van het aantal vrije rijpaden op de lijn met het grootste aantal geplande rijpaden. Het investeringsplan moet zorgen voor een oplossing aan de bottlenecks.

Ik kom tot het derde element. Op een lijn met gemengd verkeer van

**03.01 Frieda Brepoels (VU&ID):** Il faut d'urgence intensifier le transport de marchandises par rail mais, pour ce faire, il est indispensable de connaître la capacité encore disponible sur les différentes lignes.

Combien de trains de marchandises empruntent-ils chaque jour et dans chaque direction les lignes ferroviaires recensées sur le tableau que j'ai fourni à la ministre? Combien de sillons sont-ils encore libres pour des trains de marchandises sur ces lignes? Je ne demande pas à la ministre une énumération exhaustive, qui nous ferait perdre du temps: une réponse écrite suffira.

**03.02 Isabelle Durant, ministre:** Le tableau que je vous remets mentionne le nombre de trains de voyageurs et de marchandises circulant dans chaque direction et par jour ouvrable sur les lignes concernées, ainsi que le nombre de trajets effectués par du matériel roulant vide ou du matériel de traction (trajets à vide). Les chiffres mentionnés s'appliquent à un tronçon de référence représentatif pour chaque ligne.

Selon les normes internationales, le nombre de sillons disponibles est d'environ 220 sur une ligne double et de 60 à 70 sur une ligne simple.

Il n'existe pas de définition univoque du terme "sillon". Dans le domaine du transport de marchandises, par exemple, d'importants axes relient les ports belges aux bassins sidérurgiques belges et aux principales zones économiques européennes. Les capacités résiduelles inégales sur ces lignes engendrent des goulets d'étranglement. Par ailleurs, sur les lignes mixtes, la capacité est plus limitée encore et d'autres éléments interviennent, tels que la vitesse, le tonnage et les périodes

reizigers en goederen wordt de capaciteit beperkter naargelang de heterogeniteit in rijpaden groter is.

Ik kom tot het vierde element. Bij het bepalen van de vrije rijpaden moet onder meer worden rekening gehouden met de snelheid van de trein, de tonnage van de trein, de aard van het tractiemateriaal en de vrije tijdspannes die moeten worden bewaard voor onderhoud aan de sporen. Dat is een element waarover we geen precieze cijfers kunnen geven.

Er zijn a priori geen vrije rijpaden, specifiek voor het goederenvervoer, want de andere gebruikers moeten ook hun plaats vinden op het net.

Men moet een grote voorzichtigheid in acht nemen bij de interpretatie van het aantal vrije rijpaden om deze vrije rijpaden te definiëren.

**03.03 Frieda Brepoels (VU&ID):** Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar gedetailleerd antwoord. Ik ben blij dat wij de tabellen krijgen, zodat ik die eens kan inkijken. Ik denk dat daarin de nodige informatie beschikbaar zal zijn, zoals ik die had gevraagd.

d'inactivité réservées à l'entretien. Il n'existe pas de sillons libres spécifiques pour le transport de marchandise, de sorte qu'il est difficile d'en préciser le nombre.

**03.03 Frieda Brepoels (VU&ID):** Je vais examiner le tableau et je reviendrai ultérieurement sur ce dossier.

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

**04 Question de M. Jacques Chabot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le 3ème contrat de gestion Etat-SNCB" (n° A404)**

**04 Vraag van de heer Jacques Chabot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het 3de beheerscontract van de NMBS met de Staat" (nr. A404)**

**04.01 Jacques Chabot (PS):** Monsieur le président, madame la ministre, le projet de nouveau contrat de gestion Etat-SNCB suscite de nombreuses interrogations et notamment en ce qui concerne l'adaptation de la dotation financière aux résultats dans les missions de service public.

**04.01 Jacques Chabot (PS):** De ontwerp-beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS doet heel wat vragen rijzen, meer bepaald wat de afstemming van de financiële dotatie op de resultaten van de openbare dienstverlening betreft.

Si je souscris pleinement à l'objectif de l'Etat d'augmenter la part du rail de manière substantielle, à savoir passer de 7.5% de parts de marché des transports des usagers à 15%, le principe de fixer ou d'indexer des montants déterminés en fonction du nombre de passagers et de trains mis en service présente des risques pour les travailleurs.

Ik sta achter de doelstelling van de overheid om het marktaandeel van het reizigersvervoer per spoor op te trekken van 7,5% naar 15%, maar ben van oordeel dat het voor de werknemers een gevaar kan inhouden bepaalde bedragen vast te stellen op basis van of aan te passen aan het reizigersaantal en het aantal ingezette treinen.

Certains aspects indépendants des travailleurs ont été à mon sens sous-évalués. Par exemple, la conjoncture extérieure et d'éventuels mauvais choix de gestion pourraient influencer défavorablement les résultats et donc la dotation.

En effet, la dotation ne bénéficierait d'un supplément que si certains indices pivots étaient dépassés. Cela est dû au fait que les indices de référence augmenteront systématiquement tous les ans d'1%, que la conjoncture soit favorable ou non, alors que les dotations, elles, ne seraient pas acquises de la même manière.

Er werd onvoldoende rekening gehouden met een aantal elementen waar de werknemers geen vat op hebben. Zo kunnen de economische conjunctuur of foute beheersbeslissingen de

Autre point d'achoppement: cet effet cliquet n'augmenterait donc, si la SNCB s'y tient, que de 11% en dix ans. Dès lors, quel est l'intérêt

pour les dirigeants d'essayer d'augmenter l'offre en voyageurs?

Enfin, les travailleurs subiraient presque systématiquement le contre-coup de l'incapacité à atteindre l'indice, malgré le fait qu'ils n'aient pas démerité. Donc, ma crainte réside dans le fait que la SNCB ne pourrait affecter ce manque de dotation que sur les missions de service public et, par conséquent, les salaires et autres avantages seraient concernés.

Je remercie Mme la ministre de m'informer sur ces différents éléments qui me préoccupent.

resultaten en dus de dotatie negatief beïnvloeden. Ik denk bij voorbeeld aan de spilindex. De referentie-indexen zullen systematisch elk jaar met 1% stijgen, onafhankelijk van de conjunctuur, en de dotaties zouden niet dezelfde evolutie volgen. Het klikeffect – indien de NMBS dit naleeft – zal over een periode van 10 jaar slechts een verhoging van 11% meebrengen. Wij kunnen ons dan ook afvragen welk belang de bestuurders er bij hebben om het reizigersaanbod te verhogen.

De werknemers zijn niet te kort geschoten en toch zouden zij bijna stelselmatig de nadelige gevolgen ondergaan omdat de index niet kan worden gehaald. Ik vrees dus dat de NMBS geen andere keuze zal hebben dan de openbare dienstverlening terug te schroeven omdat de dotatie niet volstaat en dat de lonen en andere voordelen daaronder zullen lijden.

**04.02** **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, nous sommes tous largement d'accord sur le fait que la part de marché du rail doit augmenter et que, dès lors, il faut des moyens pour nous permettre d'y arriver. Cela implique d'un côté un minimum d'efforts de la part de la SNCB et, d'un autre côté, un effort de la part des autorités publiques et de l'Etat fédéral en particulier, pour ce qui concerne la dotation et les moyens financiers.

Déjà par le passé, la SNCB avait elle-même admis que certains efforts devaient être fournis, comme dans le cadre par exemple du plan Objectif 2005 où elle avait choisi d'effectuer un certain nombre d'efforts figurant dans son contrat de gestion. Ces engagements n'ont pas été respectés, ce qui rend la situation actuelle encore un peu plus difficile.

Pour ce qui concerne l'objectif de captage de parts de marché, il faut savoir que la conjoncture extérieure, par définition, aide. Si on se réfère aux perspectives d'augmentation de la mobilité, les dix prochaines années verront une augmentation de 30% au niveau européen en matière de déplacement. Cela signifie que nous connaissons bien sûr une augmentation de déplacement supérieure à 1%. Dès lors, comme la SNCB fait souvent plus que ce qui lui est demandé, je pense au contraire que cette clef peut être intéressante pour elle, de manière presque à bétonner l'augmentation de la dotation à laquelle elle pourrait prétendre. Par ce biais, la SNCB pourrait obliger les autorités publiques à la financer à hauteur des services fournis.

De toute façon, ce mécanisme d'intéressement doit être discuté avec

**04.02** **Minister Isabelle Durant**: Het staat buiten kijf dat het marktaandeel van het spoor de hoogte in moet en dat we moeten zorgen voor de nodige middelen om die doelstelling te bereiken. Zowel de NMBS als de Staat moeten daartoe bijdragen. In het bekende plan "Doelstelling 2005" had de NMBS al toegegeven dat die inspanningen noodzakelijk zijn, maar het bedrijf is zijn beloften ter zake niet nagekomen.

Bij het veroveren van markten moet rekening worden gehouden met de voortdurende toename van de mobiliteit op het Europese vlak, los van de conjunctuur. Indien de NMBS meer doet dan het nodige, zal ze meer kunnen krijgen dan wat verschuldigd was. Daarover moet worden onderhandeld.

De overeenkomst heeft dus nadelen, maar ook voordelen - onder meer wat de uitbreiding van de dienstverlening betreft -

la SNCB. Nous ne pourrions pas l'imposer et telle n'est pas mon intention. Par définition, ce sont en effet des choses qui se négocient. Mais je pense qu'il faut être attentif aux aspects positifs d'un tel dispositif. Quand on fournit plus en termes de services – et cela a souvent été le cas en nombre de tonnes/kilomètres ou de voyageurs/kilomètre dans les années précédentes –, cela permet automatiquement de bénéficier d'une augmentation. Ce système doit être discuté avec la SNCB, nous n'allons certainement pas le lui imposer. Par définition, tout ce qui est contrat de gestion se négocie et fait l'objet ensuite d'un arrêté royal sur base d'un accord des deux parties. Je n'ai pas l'intention de l'imposer et je n'en aurais d'ailleurs pas les moyens.

Par contre, je veux rendre attentif à certains inconvénients que vous pointez mais aussi à certains avantages, qui sont tout simplement liés au fait que la conjoncture est telle que, même si économiquement elle n'est pas extraordinaire, le nombre de déplacements ira croissant. Dès lors, certains avantages pourraient dorénavant garantir à la SNCB de disposer de moyens sur la base des services proposés tant en termes de nombre de kilomètres parcourus que d'accroissement du service.

La discussion est ouverte avec la SNCB. Le mécanisme, comme tout mécanisme, n'offre pas que des avantages. Par définition, il n'y en a aucun. En présence de certains avantages qui sont assez intéressants, je ne doute pas que la SNCB sera attentive à ne pas s'engager, surtout dans la situation financière actuelle pour le moins difficile, dans des opérations qu'elle ne pourrait pas honorer ou, en tout cas, qui la mettraient en difficulté, voire qui mettraient en difficulté ceux qui effectuent le service au quotidien, en l'occurrence les travailleurs. Mais, je pense que la proposition a tout intérêt à être discutée et évaluée pour sa pertinence et les avantages qu'elle peut fournir tout comme les inconvénients que, par ailleurs, toute proposition contient.

**04.03 Jacques Chabot (PS):** Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je ne doute pas que vous tiendrez le parlement informé de l'état d'avancement de ces négociations avec la SNCB.

waarop we de nadruk moeten leggen.

De toestand van de NMBS blijft dus ingewikkeld, maar dat betekent niet dat we meteen ook maar de mobiliteit moeten opgeven.

**04.03 Jacques Chabot (PS):** Ik dank u voor uw antwoord en ben ervan overtuigd dat u ons op de hoogte zal houden van het vorderen van de onderhandelingen.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. A413 van de heer Yves Leterme wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

#### **05 Questions jointes de**

- M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution de l'avenir de la gare de formation et de triage de Stockem" (n° A434)
- M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'agrandissement du parking SNCB autour de la gare d'Arlon" (n° A435)
- M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution de l'emploi suite à la mise en service de la ligne électrifiée Athus-Meuse" (n° A436)

#### **05 Samengevoegde vragen van**

- de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekomstige evolutie van het vormings- en rangeerstation van Stockem" (nr. A434)

- de heer **Josy Arens** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitbreiding van de NMBS-parking aan het station van Aarlen" (nr. A435)
- de heer **Josy Arens** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evolutie van de werkgelegenheid na de ingebruikneming van de geëlektrificeerde lijn Athus-Meuse" (nr. A436)

**05.01 Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, d'après nos informations, la mise en service de la ligne Athus-Meuse électrifiée ne sera pas sans conséquences sur l'organisation des activités de la gare de formation et de triage de Stockem. Située de manière à organiser le transport ferroviaire de marchandises sur la ligne 162, l'activité de triage et d'entretien qui est actuellement effectuée à Stockem sera réduite à court terme de 60%. D'où, toujours d'après nos informations, l'inquiétude qui règne au niveau du personnel.

Dans la province de Luxembourg, après avoir perdu les ateliers de Bertrix et les ateliers de La Tour, l'entretien des wagons à Stockem, nous ne pouvons accepter la perte de l'entièreté de l'atelier de Stockem. J'insiste vraiment là-dessus. J'aimerais savoir où s'en vont ces activités puisqu'elles seront sûrement exécutées ailleurs. Dans quel atelier seront-elles exécutées si elles quittent Stockem? Pouvez-vous surtout me rassurer sur l'avenir de cet atelier de Stockem car il y a réellement une grande inquiétude chez les agents de cet atelier.

**05.02 Isabelle Durant**, ministre: Tout d'abord, l'activité de l'atelier de Stockem n'est en rien influencée par la mise en service de la traction électrique sur l'axe Athus-Meuse. Aucune décision ni perspective n'est tracée, d'aucune manière que ce soit, pour l'atelier de Stockem et dès lors, au-delà de discussions futures au sein de l'entreprise, il n'y a pas de décisions affectant la mise en service de la traction électrique sur la ligne Athus-Meuse.

Quant à la gare de Stockem, elle conservera après le 15 décembre la desserte marchandises de son hinterland. En ce qui concerne le statut du personnel, vous savez que tout membre du personnel est un agent statutaire. Rendu disponible, il conserve néanmoins son emploi. La réutilisation du personnel disponible est régie par les dispositions réglementaires générales applicables à chaque agent de la SNCB. Donc, en ce qui concerne plus particulièrement la mise en service de l'Athus-Meuse et les fameux 62 postes de travail qui seront supprimés au 15 décembre prochain, ce qui entraînera la mise en disponibilité de 33 personnes, des possibilités ont déjà été envisagées et négociées pour 15 d'entre elles.

Pour les 18 autres, conformément à ce que l'administrateur délégué lui-même s'est engagé à faire avant la fin de l'année, les discussions sont en cours au sein du comité paritaire régional pour rechercher les solutions de réaffectation de ces 18 autres agents qui par ailleurs bénéficient bien entendu d'un statut et d'une protection que personne n'entend remettre en question. Je compte bien que cet engagement ferme qui a été pris solennellement par l'administrateur délégué devant les représentants des travailleurs soit retenu, d'autant qu'une réunion du comité régional paritaire a été prévue pour tenter de chercher une affectation pour ces 18 autres personnes.

Même si la mise en service de la ligne Athus-Meuse a éveillé

**05.01 Jozef Arens** (cdH): De ingebruikneming van de lijn Athus-Maas dreigt op korte termijn het rangeer- en onderhoudswerk dat momenteel in Stockem wordt uitgevoerd met 60% te verminderen. Het personeel maakt zich zorgen.

Dit is voor de provincie Luxemburg onaanvaardbaar.

Naar waar zullen de activiteiten van de werkplaats Stockem worden overgeheveld?

Kunt u de werknemers van deze werkplaats geruststellen?

**05.02 Minister Isabelle Durant:** De activiteiten van de werkplaats Stockem worden niet beïnvloed door de modernisering van de lijn Athus-Maas. Het station van Stockem blijft in gebruik voor goederen naar het hinterland.

Er zullen tweeëndertig personen op non-actief worden gesteld. Vijftien mensen hebben al een andere functie gekregen. Voor de achttien anderen zijn de besprekingen in het gewestelijk paritair comité nog volop aan de gang. Van het statuut kan uiteraard niet worden afgeweken.

quelques craintes, il faut les éteindre du point de vue de la réaffectation du personnel parce qu'il sera réaffecté. Pour le reste, cela ne modifie en rien la problématique de l'atelier ou de la gare de Stockem.

**05.03 Josy Arens** (cdH): Monsieur le président, je remercie madame la ministre de cette réponse qui me surprend agréablement puisque chez les travailleurs, on me garantit toujours que rien qu'au niveau de la gare de formation, une vingtaine d'emplois sont menacés et ceci sans compter les emplois qui ont disparu sur la ligne elle-même suite à son électrification et à sa modernisation. Si j'ai bien compris votre réponse, il n'y a aucune crainte pour la gare de Stockem ou l'atelier.

**05.03 Jozef Arens** (cdH): De werknemers beweren nochtans dat twintig betrekkingen in het station op de helling staan.

**05.04 Isabelle Durant**, ministre: Je ne siège pas dans les commissions paritaires et je ne suis pas en charge du dialogue social. Ce que je sais en tout cas aujourd'hui, c'est qu'aucune décision n'a été prise ou ne m'a été formellement transmise en ce qui concerne la gare de Stockem et l'atelier de traction de Stockem. Que des discussions préparatoires aient lieu, c'est possible. C'est dans les prérogatives entre la direction et les comités régionaux paritaires.

**05.04 Minister Isabelle Durant:** Tot op vandaag werd mij nog geen enkele formele beslissing bezorgd, noch aangaande het station, noch betreffende de werkplaats voor locomotieven van Stockem.

**05.05 Josy Arens** (cdH): Mon message est très clair: nous n'accepterons en aucun cas la suppression de l'atelier de Stockem puisque c'est le dernier qui nous reste dans la province de Luxembourg. Vous avez également, madame la ministre, répondu à ma troisième question, puisqu'elle concernait les emplois sur la ligne électrifiée elle-même.

**05.05 Jozef Arens** (cdH): Wij aanvaarden in geen geval dat de werkplaats van Stockem wordt opgedoekt. Dat is de enige die Luxemburg nog rest! Wat de nieuwe functies betreft, hoop ik dat de betrokkenen in de buurt en niet naar Brussel worden overgeplaatst!

**05.06 Isabelle Durant**, ministre: Je sais que la question est sensible dans la région. C'est évidemment la raison pour laquelle, lors de l'inauguration, l'administrateur délégué a pris des engagements extrêmement clairs. La discussion était d'ailleurs déjà engagée pour ces 18 personnes et j'espère -mais il s'agit d'une négociation interne - que les réaffectations vaudront pour l'ensemble du personnel. Mais cette question fera partie de la discussion qui doit avoir lieu au sein de ce comité régional.

**06 Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « l'agrandissement du parking SNCB autour de la gare d'Arlon » (n° A435)**

**06 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitbreiding van de NMBS-parking aan het station van Aarlen" (nr. A435)**

**06.01 Josy Arens** (cdH): Madame la ministre, permettez-moi d'attirer votre attention sur l'importance des distances qui séparent cette région des autres régions du pays. Je ne voudrais donc pas que ce personnel soit, par exemple, affecté à Bruxelles, ce qui l'obligerait à effectuer de grands déplacements.

**06.01 Jozef Arens** (cdH): In 2003 zouden rond het station van Aarlen ingrijpende werken moeten plaatsvinden teneinde het aantal parkeerplaatsen uit te breiden.

Ma deuxième question, madame la ministre, concerne l'agrandissement du parking SNCB autour de la gare d'Arlon. Vous avez dit tout l'heure que tout devait être mis en œuvre pour que les voyageurs utilisent davantage le train. A cette fin, il faut des parkings

Ingevolge een overheveling van de budgetten naar andere gebieden werden die werken uitgesteld.

autour des gares. Or, durant l'année 2003, des travaux importants devaient être réalisés autour de la gare d'Arlon et ce en vue d'accroître le nombre de places de parkings. Vous devez savoir que chaque jour, à partir de 8 heures du matin, il est impossible de trouver un emplacement de parking proche de cette gare.

Je viens d'apprendre que ces travaux ont été reportés à la suite de transferts budgétaires vers d'autres zones du pays. Pourriez-vous, madame la ministre, me faire connaître la situation de ce dossier? Est-il exact que ces travaux sont reportés d'au moins un an? Dans l'affirmative, pourquoi ce report?

**06.02 Isabelle Durant**, ministre: Monsieur Arens, des travaux d'extension du parking d'Arlon ont fait effectivement l'objet d'une étude prévoyant notamment la création de 190 places de parking et le transfert de la cour à marchandises vers Stockem ainsi que le prolongement du couloir sous voies.

Dans l'état actuel des choses, je ne peux vous fournir un calendrier précis pour la réalisation des ces travaux. En effet, vous n'êtes pas sans savoir que la problématique générale du financement des investissements n'est pas simple. Dès lors, il y a eu un premier report à propos duquel je répète que je ne peux, aujourd'hui, vous donner de calendrier précis. Cependant, je suis tout à fait disposée à interroger une nouvelle fois les autorités compétentes afin de pouvoir vous fournir plus d'informations.

**06.03 Josy Arens** (cdH): Madame la ministre, permettez-moi d'insister sur ce point car je me rends compte qu'exception faite de l'électrification de la ligne Athus-Meuse, les investissements de la SNCB, dans la province de Luxembourg, sont très faibles. Et plus on avance et plus je constate que le Luxembourg n'est même plus considéré comme une province belge. En effet, une fois en dessous de Namur, il ne se passe plus grand chose. Quand on considère l'évolution de la ligne 162, on se rend compte que la situation devient inacceptable.

Par conséquent, le report de cet agrandissement du parking est inacceptable, madame la ministre, pour les Luxembourgeois. Vous savez comme moi que nous avons le flux des frontaliers qui se rendent vers Luxembourg, les Ardennais tous les Arlonnais, tous les Sud-Luxembourgeois qui doivent monter vers Namur et Bruxelles. Ne plus trouver de place de parking après 8 heures est intolérable. Je vous demande donc d'agir auprès de la SNCB pour maintenir ces travaux en 2003, comme prévu initialement. En effet, ces travaux étaient effectivement prévus pour 2003 et je ne comprends pas ce report. Je sais – d'autres ministres vantent les cités administratives- qu'"on y va joyeusement" avec le Luxembourg pour le moment. C'est clair. Je suis parlementaire, mais j'ai manifesté, la semaine dernière, en brandissant un calicot sur lequel il était écrit: "Le Luxembourg n'est pas à vendre". Je vais d'ailleurs amener ce panneau en séance plénière jeudi. Je répète que le Luxembourg n'est pas à vendre. Je vous demande vraiment d'être attentive au niveau de ce gouvernement. Des politiques ultralibérales, comme celles que nous connaissons actuellement, ne peuvent que marginaliser les zones rurales à faible densité de population. Permettez-moi de vous dire que j'en ai "ras-le-bol" de ces politiques ultralibérales que nous connaissons de plus en plus.

Klopt dat? Hoe verklaart u dat uitstel?

**06.02 Minister Isabelle Durant:** Er werd een studie verricht in verband met de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, maar er werd geen precies tijdschema vooropgesteld. Het investeringsprogramma is complex. Zodra ik over meer inlichtingen beschik, zal ik u die meedelen.

**06.03 Jozef Arens** (cdH): De NMBS investeert weinig in de provincie Luxemburg. Men zou gaan geloven dat Luxemburg niet langer als een Belgische provincie wordt beschouwd!

Dat uitstel is onaanvaardbaar, vooral als men rekening houdt met het almaar toenemend aantal bewoners uit de grensstreek die in het groothertogdom Luxemburg, Namen en Brussel werken.

Ik vraag u erop aan te dringen dat die werken in 2003 gehandhaafd zouden blijven. De huidige honderd parkeerplaatsen zijn ontoereikend.

De provincie Luxemburg is niet te koop en ik ben dat ultraliberaal beleid waarbij landelijke gebieden worden benadeeld, meer dan beu!

Voilà, monsieur le président, ce que j'avais à dire.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 10.50 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 10.50 uur.*