

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 25 FEBRUARI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 25 FEVRIER 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het plan van De Post ter bestrijding van het absentisme" (nr. 1644)

01.01 David Geerts (sp.a-spirit): De Post drijft de strijd tegen het absentisme van haar personeel verder op. Daar is natuurlijk niets mis mee, want misbruiken van sommigen wordt cash betaald door hun collega's. Dat De Post zelfs van plan is huisartsen aan te schrijven, is een primeur in de sociale geschiedenis van ons land.

Kan men een geografisch onderscheid maken uit de absentismestatistieken, niet alleen tussen de provincies onderling, maar ook tussen platteland en stedelijk gebied? Is er een verband tussen de leeftijd van het afwezige personeelslid en het aantal ziekte-dagen? Hanteert De Post een aanpak op maat waarbij de redenen van afwezigheid worden getoetst aan specifieke punten? Is er sprake van een geïndividualiseerde nazorg bij frequente afwezigheid?

Volgens een recent bericht zou De Post van plan zijn een verschuiving van werk door te voeren indien er opvallende absentismeverschillen worden genoteerd tussen diverse postkantoren. Klopt dit bericht?

01.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Er is inderdaad sprake van een geografisch onderscheid in de absentismecijfers. Voor 2007 zijn de cijfers, opgesplitst volgens de Gewesten, als volgt: Vlaanderen 7,5 procent, Brussel 7,35 procent en Wallonië 10,72 procent. Het cijfermateriaal maakt het niet mogelijk een onderscheid te maken tussen platteland en stedelijk gebied. Er kan wel degelijk een causaal verband vastgesteld worden tussen leeftijd en het aantal ziekte-dagen: jongeren zijn vaker afwezig, ouderen langer. De Post beschikt niet over gegevens over de medische redenen van de afwezigheid. Er bestaat wel een aanpak op maat. De Post meet de afwezigheidsfrequentie van de werknemers. Wie een hogere frequentie vertoont, wordt uitgenodigd voor een gesprek om de redenen van de hogere frequentie na te gaan.

01.03 David Geerts (sp.a-spirit): Heeft de minister weet van de plannen van De Post om met werk te schuiven tussen de kantoren als er opvallende absentismeverschillen worden vastgesteld?

01.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb daarvan geen weet.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebruik van de talen door de NMBS" (nr. 1636)

02.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Geografische namen in een vreemde taal aanduiden zorgt vaak voor problemen, vooral bij buitenlanders. In Vlaanderen gelden officieel uitsluitend de Nederlandstalige

namen van steden en gemeenten. Dit werd zo vastgelegd door de Vlaamse regering. Nochtans hanteert de NMBS in Brussel en op treinen die vanuit Brussel naar Vlaanderen rijden, heel vaak de Franstalige equivalenten van de officiële Nederlandstalige namen.

Kan de NMBS overtuigd worden aan deze verwarrende toestand een einde te maken?

02.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De taalregeling in bestuurszaken is volgens de Grondwet een bevoegdheid van de Gemeenschappen, maar de federale overheid blijft bevoegd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In toepassing van het KB van 18 juli 1966 doet de NMBS alle aankondigen in Brussel in het Nederlands en het Frans. Ze baseert zich daarbij op de lijst met officiële vertalingen van gemeentenamen die vastgelegd werd in een KB van 24 juni 1988. Tenzij er een nieuwe evolutie is, zal dit zo blijven.

02.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Het gaat inderdaad om een federale bevoegdheid, maar de minister maakt deel uit van de federale regering. Het gaat dus om haar bevoegdheid. Het zou logisch zijn dat de federale regering de Vlaamse besluiten aanvaardt en geen vertalingen meer toelaat van steden en gemeenten.

02.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De Raad van State heeft een negatief advies gegeven over het voorontwerp van decreet over de vertaling van gemeentenamen.

02.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Wil dat zeggen dat de minister zich zal schikken naar dit advies van de Raad van State?

02.06 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Dat moet nog verder onderzocht worden.

02.07 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): De minister blijft wel erg voorzichtig.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de netheid en de omgevingskwaliteit van de spoorweginfrastructuur" (nr. 1645)**

03.01 **Bruno Van Grootenbrulle** (PS): Enkele maanden geleden werd de klanten van de NMBS naar hun mening en naar aanbevelingen omtrent de dienstverlening gevraagd. Een meerderheid wees ter gelegenheid daarvan op de onvoldoende netheid van bepaalde sites van dat overheidsbedrijf, meer bepaald in de stations en in de omgeving van de grote steden.

Tijdens mijn verplaatsingen van Halle naar Brussel moet ik inderdaad vaststellen dat de braakliggende terreinen van de NMBS er verwaarloosd en onhygiënisch bij liggen. Wanneer men via Vorst het Zuidstation binnenrijdt, wordt men geconfronteerd met de stapels afval allerhande waarmee de site bedekt is. De muren van het station Kapellekerk zijn bedekt met tags en graffiti.

Die beschadigingen komen het imago van Brussel - de hoofdstad van Europa, een internationaal cultureel centrum én een ontmoetingsplaats voor verscheidene culturen - niet ten goede.

Rusten op de NMBS niet bepaalde verplichtingen wat de hygiëne en de netheid van haar sites betreft? Welke stappen kunnen worden gedaan om de stations en de infrastructuur van de NMBS aantrekkelijker te maken?

03.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Met betrekking tot de netheid van de sites in en rond Brussel, wordt Infrabel met heel wat vandalisme geconfronteerd (graffiti, slukstorten, enz.). De meeste beschadigingen staan los van de spoorweguitbating en gebeuren niet door het NMBS-cliënteel, maar wel door weinig scrupuleuze derden die geen eerbied betonen voor de bezittingen van de overheid.

Dat betekent echter niet dat Infrabel werkeloos toekijkt. In Brussel werden in 2007 2.100 m² graffiti

verwijderd, voor een totaal bedrag van 77.000 euro. Wat het verwijderen van het zwerfvuil langs de sporen betreft, wordt elk jaar 300 m³ sluikeafval verwijderd. Voor het onderhoud van de taluds (verwijderen van struikgewas, maaien, snoeien, enz.), het afvoeren van het afval en de vernieuwing en het plaatsen van afsluitingen in het Brussels Gewest wordt jaarlijks 250.000 euro uitgetrokken. In de toekomst wil Infrabel die acties nog opdrijven.

De acties om graffiti te verwijderen worden beperkt gehouden, omdat de graffiti er toch bijna meteen weer staan.

De netheid van de stations en de stationsterreinen kan beter, maar er is nood aan bijkomende middelen en de acties moeten worden gecoördineerd met de politiediensten, de gemeentebesturen en de gewestelijke overheden.

Sinds begin dit jaar is de dienst van de directie Patrimonium van de NMBS-Holding belast met het dagelijkse onderhoud van de zeven belangrijkste stations van Brussel (Noord, Centraal, Zuid, Congres, Luxemburg, Schuman en Etterbeek). Wat de eerste drie stations betreft, werd de periode van 24 uur aangepast voor dagelijkse schoonmaakwerkzaamheden; in de vier andere stations wordt de organisatie nog verder op punt gesteld.

Daarenboven zijn er belangrijke moderniseringswerken aan de gang, zoals in Brussel-Centraal, of gaan ze van start, bijvoorbeeld in Brussel-Noord. De netheid blijft echter een discussiepunt voor het nieuwe beheerscontract.

03.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Ik ben mij ervan bewust dat de graffitieurs en vandalen derden zijn. Om een kentering tot stand te brengen zijn inderdaad bijkomende middelen nodig, maar dat is niet vanzelfsprekend.

Ik kom per trein naar Brussel en stel de dienstverlening zeer op prijs. Ter hoogte van de omleiding in Vorst, naast het postsorteercentrum, kan men vanuit de trein allerlei papieren en plastic zakken zien liggen. Men zou aan die vervuiling de nodige aandacht moeten schenken.

Hoe dan ook feliciteer ik het personeel van dit overheidsbedrijf voor zijn inspanningen.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Bruno Van Grootenbrulle.

04 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wijziging van het statuut van Eurostar" (nr. 1659)

04.01 François Bellot (MR): Eurostar is een groep die bestaat uit de NMBS, de SNCF en het Britse bedrijf LCR. Deze partners, die onlangs bijeengekomen zijn, willen Eurostar Group Ltd tegen 2010 omvormen tot een klassieke handelsvennootschap.

Tot op heden maakt Eurostar geen balans op, noch een eigen exploitatierekening. De groep wordt gelijkgesteld met een door de drie spoorwegmaatschappijen samen geëxploiteerde dienst. Het gaat dus eerder om een Europees economisch samenwerkingsverband dan om een vennootschap met een eigen juridisch statuut.

Welke doelstellingen worden door de NMBS vooropgesteld in het raam van de omvorming van dit EESV tot een klassieke vennootschap? Waar zal de exploitatiezetel gevestigd zijn, en wat zal het referentieland zijn wat de op deze nieuwe vennootschap toepasbare handelswetgeving betreft? Welk aandeel zou de NMBS in Eurostar hebben?

04.02 Minister Inge Vervotte (Frans): In 1991 hebben de SNCF, British Railways Board en de NMBS een overeenkomst gesloten betreffende de exploitatie van hogesnelheidstreindiensten tussen Brussel en Londen en tussen Parijs en Londen, op contractuele basis. De exploitatie ging van start in 1994. European Passenger Services, een dochtermaatschappij van British Railways Board, stond in voor de exploitatie op het

Britse grondgebied. In 1996 werd het contract voor de aanleg van de hogesnelheidslijn en de exploitatie van de vervoerdiensten toegekend aan London & Continental Railways, dat de aandelen van European Passenger Services overnam. Daarna werd het bedrijf omgedoopt tot Eurostar UK. In 1999 werden een aantal functies naar de Britse Eurostar Group overgeheveld.

Aangezien de NMBS slechts voor 5 procent participeert, is ze momenteel niet betrokken bij de onderhandelingen over de integratie van de Eurostaractiviteiten. De NMBS zal haar standpunt evalueren met het oog op de planning voor 2010.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer François Bellot.

05 **Samengevoegde vragen van**

- **de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bouw van het nieuwe station Luik-Guillemins" (nr. 1739)**

- **de heer Philippe Henry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inrichting van de stationsomgeving van het station Luik-Guillemins" (nr. 2033)**

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Sinds 1960 loopt er altijd wel iets mis met het station Luik-Guillemins.

Het nieuwe station zou 150 miljoen euro kosten en had eind 2004 af moeten zijn. Het is echter nog steeds een bouwwerf, terwijl de kosten intussen tot 285 miljoen euro zijn opgelopen. Volgens voorspellingen zouden de werken klaar zijn tegen 2010, zes jaar na de geplande datum.

Hoe staat het met dit dossier? Blijven de kosten beperkt tot 285 miljoen euro? Tegen wanneer zullen de werken afgerond zijn?

05.02 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): De inrichting van de stationsomgeving van het station van Luik-Guillemins heeft al heel wat voeten in de aarde gehad.

Bedoeling is de stationsomgeving zodanig in te richten dat het station zijn rol van intermodale draaischijf optimaal kan vervullen.

De stad Luik heeft zich toegelegd op de omschrijving van het globaal kader voor de herinrichting van de stationsomgeving. Het stadsbestuur heeft het zogenaamde plan-Dethier unaniem goedgekeurd en heeft, eveneens met eenparigheid van stemmen, een gebied voor stadsvernieuwing afgebakend waarvoor het Waals Gewest begeleidende maatregelen kan nemen.

Euro Liège TGV, een dochteronderneming van de NMBS die specifiek voor de bouw van het nieuwe station werd opgericht, doet evenwel problemen rijzen. Terwijl de stad Luik en de Waalse gewestelijke vervoermaatschappij SRWT de handen ineenslaan om hun gronden te doen aansluiten op de toekomstige esplanade, handelt Euro Liège TGV, dat onteigeningsbevoegdheid heeft, op eigen houtje en pleegt het chantage om het plan-Dethier op de helling te zetten.

Is het toelaatbaar dat een dochteronderneming van de NMBS, die bijna uitsluitend met overheidsgeld wordt gefinancierd, hardnekkig druk blijft uitoefenen middels de gronden die ze bezit om andere dan de door het stadsbestuur vastgelegde stedenbouwkundige bestemmingen door te drukken? Is het geoorloofd dat diezelfde dochteronderneming zich als een privéspeculant gedraagt? Onderschrijft u het streven om het station in de stadsstructuur te verweven? Hoe denkt u de voortgang van dit dossier positief te kunnen beïnvloeden?

05.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het bedrag van 285 miljoen euro omvat in hoofdzaak de stationsgebouwen en de infrastructuur binnen de perken van de perronlengte en is uitgedrukt in constante prijzen van 2006. De installaties buiten de perken van de perronlengte maken geen deel uit van het stationsproject. De werken zouden eind 2008 moeten beëindigd zijn.

(Frans) De nv Euro Liège TGV heeft geen onteigeningsrecht en heeft geen enkel terrein in de omgeving van

het station in haar bezit. De stedenbouwkundige studie van de wijk Guillemins loopt nog. Er zijn op regelmatige basis contacten tussen de stad Luik en Euro Liège TGV. De NMBS-Holding wil een harmonieuze ruimtelijke ordening voor de wijk Guillemins, met de bedoeling voordeel te halen uit de gevolgen van de modernisering van de site en de hogesnelheidsverbinding met andere Europese steden. Ik zal de NMBS om meer informatie hieromtrent vragen.

05.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): *Het Nieuwsblad* van 23 januari 2008 schrijft dat voormalig NMBS-baas Schouppe in 2001 zei dat de NMBS had geraamd dat de werken hoogstens 50 miljoen euro zouden kosten. Het zijn onder meer de heer Boulard en mevrouw Lempereur die het cijfer van 285 miljoen euro naar voren schuiven. Zij laten verstaan dat men helemaal nog geen datum kan plakken op het einde van de werkzaamheden. Ik wil de datum van eind 2008 aanvaarden van de minister, maar er bestaat een immens verschil tussen het geraamde bedrag en het bedrag dat zal worden betaald. Dit zou niet meer mogen kunnen.

05.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Dit dossier is van fundamenteel belang, zowel voor de stad Luik en de streek als voor de NMBS. Ik verzoek u de NMBS op dit dossier te attenderen en te proberen meer inlichtingen te bekomen. In de gemeenteraad kwam het op verschillende vergaderingen tot een eenparige stemming hierover. Het is belangrijk dat de lokale partners bij de bespreking betrokken worden. Ik hoop dat u dit dossier grondig zal bestuderen.

05.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb evenveel vragen als de heer Van den Eynde. De besluitvorming dateert van voor mijn tijd. Ik vind het belangrijk dat men transparantie verschaft over de oorzaken. Ik zal contact opnemen met de NMBS om hier zicht op te krijgen.

05.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik dank de minister voor het bijkomend antwoord. Ik hoop dat de commissie inzage krijgt in de informatie op het ogenblik dat die beschikbaar is.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stadsmeubilair van het centraal station in Brussel" (nr. 1792)

06.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Grote verfraaiings- en restauratiewerken worden momenteel uitgevoerd in het station Brussel-Centraal, en nagenoeg al het stadsmeubilair waarop de reizigers kunnen gaan zitten, is weggehaald. Wat doet de NMBS om ervoor te zorgen dat de reizigers, en meer in het bijzonder de ouderen en de gehandicapten, in de best mogelijke omstandigheden op hun trein kunnen wachten, in afwachting van het uitvoeren van de geplande aanpassingswerken?

06.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De wachtzaal van het station Brussel-Centraal, die een dertigtal zitplaatsen telt, blijft toegankelijk tijdens de werken. In de toekomst zullen er banken op de perrons worden geplaatst, en zullen er vijftig bijkomende zitplaatsen beschikbaar zijn op de tussenverdieping.

06.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Misschien kan de NMBS, in afwachting van de komst van het nieuwe stationsmeubilair, een paar banken op de drie perrons plaatsen?

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "voordelige treintickets voor het Maitrankfeest te Aarlen" (nr. 1916)

07.01 André Perpète (PS): De NMBS biedt via een B-Evenement voordelige tarieven aan voor personen die naar de carnavals van Binche en Aalst sporen. Tal van huidige en potentiële NMBS-klanten zouden ook erg graag goedkoper met de trein naar het Maitrankfeest in Aarlen, dat in mei plaatsvindt, reizen. Dit zou trouwens een mooie gelegenheid zijn om het Luxemburgse patrimonium in de kijker te plaatsen en de NMBS in staat te stellen haar rol als overheidsbedrijf ten volle te spelen.

Welke stappen moeten er worden gedaan opdat de NMBS B-Evenementen voor een dergelijk gebeuren zou

aanbieden? Mogen de reizigers hopen om met een treinticket met code 711 naar het Maitrankfeest of naar het carnaval van Aarlen te kunnen sporen, indien mogelijk al in 2008?

07.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): B-Evenement biedt voordelige tarieven voor evenementen met een humanitair of sociaal karakter. De formule wordt slechts uitzonderlijk uitgebreid tot andere evenementen met een sterke aantrekkingskracht op nationaal vlak. Elke aanvraag wordt getoetst aan een aantal criteria: het niet-commercieel karakter van het evenement, de periode en de duur ervan, de nabijheid van een station en het potentieel aantal treinreizigers.

Ik wijs erop dat andere voordelige tarieven even interessant kunnen zijn als de B-evenementen. Dat geldt bijvoorbeeld voor het Weekendbiljet voor het Maitrankfeest. Op het vlak van de communicatie kan er altijd worden samengewerkt. Als de organisator bijvoorbeeld de trein promoot, kan er korting worden toegekend op het aanplakken van reclameaffiches in de stations.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het oproepnummer van de inlichtingendienst van De Post" (nr. 2147)**

08.01 **Bruno Van Grootenbrulle** (PS): De gebruikers die via de telefoon een inlichting wensen te bekomen over de door de plaatselijke postkantoren aangeboden diensten, moeten sinds kort een nationaal nummer bellen. In voorkomend geval schakelen de diensten van De Post de oproeper vervolgens door naar een plaatselijke kantoor. Voortaan dient men dus twee nummers te bellen om bepaalde inlichtingen te verkrijgen. Waaraan is deze disfunctie te wijten? Kan het nummer dat de gebruiker moet bellen, niet gratis worden?

08.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Om de klanten die lijfelijk aanwezig zijn in de postkantoren en de mensen die inlichtingen vragen via de telefoon zo goed mogelijk te helpen, lanceerde De Post een project waarbij de oproepen worden doorgeschakeld naar de meldkamer van de klantendienst, die op de meeste vragen een antwoord heeft. Als de gebruiker in contact moet treden met het postkantoor, wordt hij doorgeschakeld. Het project werd maandenlang met succes werd uitgetest en sedert oktober 2007 worden de lijnen van de postkantoren geleidelijk aan doorgeschakeld naar de meldkamer.

In verband met de prijs van de gesprekken herinner ik eraan dat de tarifiering van Belgacom geen onderscheid meer maakt tussen de zonale en de interzonale gesprekken. De Post heeft ervoor gekozen om geen betaalnummer te gebruiken, maar rekening houdend met haar huidige middelen, zou ze niet in staat zijn om de meerkosten van een gratis nummer te betalen.

08.03 **Bruno Van Grootenbrulle** (PS): Uw voorganger had ervoor kunnen zorgen dat de gebruikers beter geïnformeerd waren over deze verandering. Wat de kwaliteit van de dienstverlening aan het loket betreft, zullen wij de doeltreffendheid van de maatregel in dit verband over enkele maanden beoordelen.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "spoorlijn 161 en meer in het bijzonder de verbinding Namen-Brussel tijdens de ochtendspits" (nr. 1811)**

09.01 **Camille Dieu** (PS): Sinds de dienstregeling in januari 2008 werd aangepast, zijn de treinreizigers op lijn 161 tussen Luxemburg en Brussel nog slechter bedeeeld. Zo werden er 's morgens in Namen één à twee M6-rijtuigen afgekoppeld. De pendelaars klagen voorts over het gebrek aan comfort in die rijtuigen. Aan de klachten wordt geen gevolg gegeven en sommige reizigers overwegen de mogelijkheid om met de wagen naar het werk te rijden.

Kan u die informatie bevestigen? Kunnen de reisomstandigheden van de pendelaars worden verbeterd, vooral tijdens de spits?

09.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Het is niet de bedoeling het aantal rijtuigen van de treinen die tijdens de spits op lijn 161 tussen Namen en Brussel worden ingezet, te verminderen. De samenstelling van die treinen moest echter meerdere keren wegens technische redenen worden aangepast. Dat probleem is sinds

1 februari 2008 opgelost.

Bovendien tonen studies aan dat tal van reizigers het algemene comfort van de M6-rijtuigen weten te waarderen.

09.03 Camille Dieu (PS): Ik begrijp uit uw antwoord dat de toestand verbeterd is. Ik hoop dat de pendelaars vandaag tevreden zijn. Als dat niet zo is, zal ik u daar opnieuw over ondervragen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het slechte gsm-bereik in de trein tussen 's Gravenbrakel en Brussel" (nr. 1769)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het gsm-bereik is ontoereikend op het NMBS-net tussen 's Gravenbrakel en Brussel.

Ik vraag u dan ook om ervoor te zorgen dat dat bereik verbeterd wordt, zowel op die lijn als op het gehele spoorwegnet.

10.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Uit de laatste metingen blijkt dat de operatoren het gsm-bereik kunnen verzekeren langs 87 procent van de spoorlijnen, met een aanvaardbaar signaal. Er werd hun gevraagd om hun antennepark uit te breiden teneinde een optimaal bereik te garanderen. Het signaal kan ook beïnvloed worden door de snelheid van de trein en door de metalen laag die aangebracht werd op de ramen van de nieuwste treinen.

Ik heb Belgacom gevraagd om zijn bedrijfsbeheer te controleren.

10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het probleem doet zich blijkbaar vooral voor rondom het station van Halle, waar de Thalys passeert. Het is dus belangrijk dat dat probleem wordt aangepakt!

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de capaciteit van de rijtuigen van de trein van 15.05 uur op de lijn Brussel-Quény" (nr. 1771)

11.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De treincapaciteit op de lijn Brussel-Bergen is uiterst problematisch, vooral wat de trein van 15.05 uur tussen Brussel en Quény betreft, die slechts drie rijtuigen telt.

In hoeverre en op welke manier werd er gevolg gegeven aan mijn vorige vraag over het aantal rijtuigen dat tussen Brussel en Bergen wordt ingezet?

Kan u ervoor zorgen dat de trein van 15.05 uur meer rijtuigen krijgt?

11.02 Minister Inge Vervotte (Frans): De treinen op de lijn Brussel-Bergen tellen gemiddeld 850 tot 1.000 zitplaatsen. Het aantal rijtuigen hangt af van de bezettingsgraad en van Infrabel. Er worden momenteel nieuwe dubbeldekrijtuigen geleverd.

Op de trein van 15.05 uur is een gemiddelde bezetting van 200 reizigers mogelijk.

11.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik zal de volgende tellingen met aandacht volgen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de slechte staat van de scheidingsafsluitingen van de NMBS" (nr. 1772)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De scheidingsafsluitingen van de NMBS zijn in zeer slechte staat. Bestaat er een kadaster van de staat waarin die afsluitingen zich bevinden?
Werd er een renovatieprogramma uitgewerkt en welk bedrag is er daarmee gemoeid?
Wat is de balans van de in 2006 uitgevoerde werken?
Wat was het programma voor 2007 en wat zijn de vooruitzichten voor 2008 en 2009?

12.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Er geldt geen algemene verplichting voor de NMBS om haar domein af te sluiten. Krachtens artikel 135 van de nieuwe gemeentewet dienen de beheerders van de openbare wegen alle nodige maatregelen te treffen om de veiligheid ervan te verzekeren.

De sporen zijn niet toegankelijk voor het publiek en men gaat er dus verkeerdelijk van uit dat Infrabel verantwoordelijk is voor de afsluitingen, terwijl dat de gemeenten zijn.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik vraag niettemin dat er een inspanning zou worden geleverd, temeer daar er onlangs een aantal personen op de sporen zijn overleden.

U zou in sommige gevallen een oproep tot de gemeenten kunnen doen om een partnership aan te gaan.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aanleggen van parkings voor pendelaars aan het station van 's Gravenbrakel" (nr. 1773)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De twee parkings voor pendelaars aan het station van 's Gravenbrakel zijn elke ochtend voor 110 procent bezet. Minister Tuybens heeft dat station echter niet genoemd toen hij in oktober 2007 de stations opsomde waarvan de parkings voor pendelaars volledig bezet zijn.

De NMBS, die de parkings aan de stad verhuurt, heeft een aanvraag ingediend voor 388 parkeerplaatsen en 12 plaatsen voor gehandicapten aan de achterzijde van het station. De gemachtigde ambtenaar voor stedenbouw van Charleroi heeft echter een ongunstig advies uitgebracht, en Infrabel heeft zopas beroep aangetekend tegen die negatieve houding van het Waals Gewest.

Met het oog op de toekomstige totstandkoming van het GEN, waarvan één van de lijnen 's Gravenbrakel als eindstation heeft, zijn die plannen voor 400 bijkomende plaatsen nu reeds onvoldoende, temeer daar 's Gravenbrakel, de stad waarvan ik burgemeester ben, het betalend parkeren in het stadscentrum opnieuw wil invoeren.

Ik wil dan ook pleiten voor de aanleg van een tweede, ondergrondse parking ter aanvulling van die 400 reeds geplande bijkomende plaatsen.

13.02 Minister Inge Vervotte (Frans): Dankzij de aanleg van 350 nieuwe parkeerplaatsen aan de kant van het spoor zullen de reizigers die het station van 's Gravenbrakel gebruiken, in totaal over ongeveer 700 parkeerplaatsen in de onmiddellijke stationsomgeving beschikken. Voorts komt er een parking voor de pendelaars aan de stopplaats Hennuyères, die deel uitmaakt van het GEN 2152-project en door Infrabel wordt beheerd.

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik ben op de hoogte van de plannen voor parkeerruimte in de gemeente Hennuyères, waar de bevolking en bijgevolg ook het aantal treinreizigers sterk zijn toegenomen. Die diversificatie is positief. Dat neemt niet weg dat ik te gepasten tijde op dit belangrijke dossier zal terugkomen.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van
- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Beneluxtrein" (nr. 1657)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de Beneluxtrein" (nr. 1790)

14.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijn vragen vulden die van de heer Van Campenhout aan. Ik zou dus ook graag de antwoorden op zijn vragen horen.

De voorganger van de minister, staatssecretaris Tuybens, heeft laten verstaan dat de Beneluxtrein tussen Brussel en Den Haag weldra over de hoge snelheidslijn (HSL) zal sporen. Tegelijk liet hij uitschijnen dat de trein niet meer zou stoppen in Brussel-Noord, Mechelen, Berchem, Brecht en Breda. De enige haltes zouden dus in Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal, Rotterdam en Den Haag zijn.

Klopt dit? Wat zal er concreet met de Beneluxtrein gebeuren wanneer de HSL in gebruik wordt genomen? Zal deze gewone internationale verbinding verdwijnen ten gunste van een HST?

14.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De HST tussen Brussel en Amsterdam zal vanaf het tweede semester van 2009 het traject afleggen tegen een snelheid van 250 kilometer per uur. In ons land loopt de lijn parallel met de E19, waardoor een bediening van het station Roosendaal niet meer mogelijk is. In Nederland loopt de lijn via de HSL-Zuid tussen Rotterdam en Schiphol, die het station in Den Haag niet aandoet. De HST tussen Brussel en Amsterdam moet het traject afleggen op 1 uur 45 en dit beperkt vanzelfsprekend het aantal tussenstops.

Vanaf de inwerkingtreding van deze HSL valt de bestaande verbinding tussen Brussel en Amsterdam via Roosendaal weg. Om toch nog een verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal te kunnen verzekeren, wordt eraan gedacht om de trein tussen Antwerpen en Essen tot in Roosendaal te verlengen.

Binnenkort heb ik een overleg met de Nederlandse minister Eurlings over de nieuwe HSL.

14.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Dit is een verheugend antwoord, onder meer voor de talrijke grensarbeiders.

Het incident is gesloten.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voorstedelijke treinbediening Antwerpen-Brecht" (nr. 1777)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "nieuw uitstel voor de voorstedelijke treinbediening Brecht-Antwerpen" (nr. 1878)

15.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Het dossier van de voorstedelijke spoorverbinding Antwerpen-Brecht sleept al jaren aan. De inwerkingtreding werd al herhaaldelijk uitgesteld. De voorlopig laatste datum zou nu december 2008 zijn, maar Vlaams minister Van Mechelen verklaarde onlangs dat een opening in de zomer van dit jaar tot de mogelijkheden behoort. Het station Noorderkempem in Brecht is helemaal afgewerkt en de infrastructuur is gebruiksklaar. De inwerkingtreding kan dus onmogelijk nog lang op zich laten wachten. Er zou nu worden overwogen de lijn in gebruik te nemen zonder het nieuwe veiligheidssysteem ECTS.

Welke startdatum hanteert de minister?

De treinstellen voor deze verbinding worden voorlopig gehuurd. Wie is er contractueel verantwoordelijk voor de homologatie of voor het uitblijven ervan? Kan de NMBS de geleden schade ten gevolge van de niet-gebruikte infrastructuur verhalen op de verhuurder van de treinstellen? Hoe hoog is de huur voor de niet-gebruikte treinstellen ondertussen al opgelopen?

15.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Dit is een belangrijk dossier. De nationale en internationale reglementen leggen technische eisen op voor het rollend materieel die niet altijd beheerst worden door de industriële operatoren. Dit geldt onder meer voor de uitrusting van de HSL L4 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens, die het gebruik oplegt van rollend materieel met het Europese inter-operabele systeem

ETCS.

De NMBS heeft meer dan een jaar geleden locomotieven besteld die met dit seinsysteem zijn uitgerust. Er hebben zich echter technische problemen voorgedaan bij de constructeur die het verkrijgen van alle nodige ETCS-homologaties onzeker maken. De NMBS heeft Infrabel nu gevraagd de lijn tussen Antwerpen en station Noorderkempen te exploiteren met de klassieke systemen en meteen de nodige toelatingen te vragen om dit te mogen doen vanaf de zomer van 2008.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Eindelijk geeft een minister een duidelijk antwoord op een vraag over dit dossier. Het is een goede zaak dat de lijn tegen de komende zomer kan starten, en dat dit zonder een ETCS-homologatie gebeurt, is voor de modale treinreiziger in feite irrelevant. Zolang de treinen maar stipt rijden.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Linda Vissers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de Europese steun voor de studie over de IJzeren Rijn" (nr. 1749)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken met betrekking tot het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 1900)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Het belang van de spoorverbindingen van en naar de Antwerpse haven neemt alsmaar toe, vooral op het vlak van de containertrafieken. De realisatie van de IJzeren Rijn is volgens de meest recente berichtgeving gepland tegen 2015.

Welke nieuwe stappen mogen we in de nabije toekomst in dit dossier verwachten? Is al het studiewerk afgerond? Wat is momenteel de houding van de Waalse respectievelijk de Nederlandse regering ten aanzien van het dossier? Naar verluidt heeft de regering van het Duitse Nordrhein-Westfalen een studie laten opstellen in verband met mogelijke alternatieve tracés. Is die studie afgerond en wordt er effectief een alternatief tracé naar voren geschoven?

16.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Na de uitspraak van het arbitragetribunaal werd een commissie van onafhankelijke deskundigen opgericht die voorstellen moet doen in verband met de kosten en de verdeling ervan tussen Nederland en België. De adviezen worden verwacht tegen medio 2008. Daarna zullen beide landen overleggen om definitieve afspraken te maken. De Nederlandse regering stelt zich alleszins bijzonder constructief en positief op. Wallonië heeft tot dusver geen definitief standpunt ingenomen.

Het klopt dat de regering van Nordrhein-Westfalen alternatieve tracés op het Duitse grondgebied heeft laten onderzoeken. Een van de alternatieven, de zogenaamde A52-variant, wordt in een motie van het deelstaatsparlement als het meest interessante naar voren geschoven, maar Berlijn heeft tot dusver nog geen standpunt ingenomen.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) heeft een brief gestuurd naar de voorganger van de minister waarin hij vraagt om op de IJzeren Rijn ook reizigersvervoer mogelijk te maken. Hij heeft daar nog geen antwoord op gekregen. Wat is de reactie van de minister?

Enkele maanden geleden hebben de burgemeesters van Neerpelt en Overpelt actie gevoerd. Zal er ook met hun eisen rekening worden gehouden?

16.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het is belangrijk dat er voldoende draagvlak gecreëerd wordt en dus ook dat we overleggen met de lokale overheden, zoals met de burgemeesters. Er is overleg met hen gepland en ik hoop dat we samen een oplossing kunnen vinden voor hun problemen.

We hebben de brief van de BTTB ontvangen en we onderzoeken momenteel de mogelijkheden. Zijn vraag is echter niet evident en zal de zaken nog complexer maken. We kunnen nagaan of er eventueel een publiekprivate samenwerking mogelijk is. We willen dus nagaan of reizigersvervoer mogelijk is, maar ik blijf

toch erg voorzichtig en wil geen valse verwachtingen creëren.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): We moeten de zaak inderdaad niet nog complexer maken. In de eerste plaats moet de IJzeren Rijn gebruikt worden voor goederentransport.

Ik vind het ook heel belangrijk dat er voldoende draagvlak is en dat er rekening wordt gehouden met de bekommernissen op het lokale niveau. De gemeenten die de IJzeren Rijn doorkruist, vragen begeleidende maatregelen. Ik ben blij dat de minister met de burgemeesters wil overleggen.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de taalverhoudingen bij De Post, de bestendiging van de discriminatie van de Nederlandstaligen en de sluiting van rendabele postkantoren in Vlaanderen" (nr. 1893)
- de heer Denis Ducarme aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de post van Gozée (Thuin) en de geblokkeerde situatie met betrekking tot de opening van een PostPunt in dezelfde gemeente" (nr. 2116)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde sluiting van postkantoren in de provincie Luxemburg" (nr. 2133)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verdeling van de PostPunten over Eigenbrakel" (nr. 2259)
- de heer Bart Laeremans tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de taalverhoudingen bij De Post, de bestendiging van de discriminatie van de Nederlandstaligen en de sluiting van rendabele postkantoren in Vlaanderen" (nr. 33)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de petitie voor het behoud van een tweede postkantoor in Eigenbrakel" (nr. 2335)

17.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Volgens het Verbond van Vlaams Overheidspersoneel zal de huidige discriminatie van de Nederlandstaligen bij De Post door de reorganisatie nog toenemen. Als we de tewerkstelling in Vlaanderen vergelijken met die in Wallonië op basis van het aantal inwoners per Gewest, dan zijn er nu in Vlaanderen al 2500 arbeidsplaatsen tekort.

Door de drastische en blinde reorganisatie van het aantal postkantoren, die eruit bestaat dat er slechts één postkantoor per gemeente behouden blijft, dreigt de verhouding tussen Vlaanderen en Wallonië nog nadeliger voor ons te worden. Volgens onze schatting zou er in Wallonië een postkantoor zijn voor dertienduizend inwoners en in Vlaanderen een per twintigduizend inwoners.

Er is dan ook veel protest bij de bevolking tegen de verdwijning van veel gebruikte postkantoren, zoals in Zaventem en Strombeek-Bever. Het gaat om postkantoren die zeer veel inwoners of bedrijven bedienen. Het lijkt alsof er voor de sluiting van deze kantoren geen enkel objectief argument kan worden gegeven. Ook de verontwaardiging bij vertegenwoordigers van CD&V, het ACV, het ACW en de CM is groot. Zij rekenen op de minister om iets aan deze situatie te veranderen.

Hoeveel postkantoren waren er in het Vlaamse en in het Waalse Gewest op 1 januari 2007 en 2008? Hoeveel kantoren zullen er na de reorganisatie overblijven? Hoeveel personeelsleden zijn er per Gewest voor en na de reorganisatie? Wat is de verhouding wat betreft het werkvolume?

Wat zal de minister doen om de bestaande scheeftrekking in het aantal arbeidsplaatsen recht te trekken? Blijft de minister erbij dat rendabele kantoren moeten sluiten omwille van het blinde principe van één kantoor per gemeente? Werd er reeds bepaald op basis van welke criteria er een tweede postkantoor mag open blijven, zoals staatssecretaris Tuybens eerder heeft aangekondigd?

17.02 Denis Ducarme (MR): Het postkantoor van Gozée, een deelgemeente van Thuin, werd onlangs gesloten. De sluiting van postkantoren kadert in het beheerscontract dat met uw socialistische voorgangers werd gesloten; is het mogelijk dat De Post op haar beslissing terugkomt of dat de regering haar daarom verzoekt?

De sluiting van het kantoor leidt tot ongerustheid bij de bevolking. Welke wettelijke verplichtingen heeft De Post in Thuin? Neemt ze die in acht?

De Post zorgt er in regel voor dat er een Postpunt wordt geopend waar een kantoor de deuren sluit. Dat schijnt in Gozée evenwel niet het geval te zijn. Waarom niet? In welke mate, op een schaal van honderd, zouden de taken van het postkantoor van Gozée door een postpunt kunnen worden overgenomen? En welke taken zou zo een PostPunt niet kunnen overnemen?

De aanbesteding voor de uitbating van het postpunt werd overeenkomstig de wetgeving georganiseerd, maar de gekozen partner heeft zich uiteindelijk teruggetrokken. Is die beslissing definitief? Gebeurt dat vaak? Er gaan geruchten als zou er druk zijn uitgeoefend op die handelaar.

Is De Post van plan een nieuwe aanbesteding te organiseren? In bepaalde gemeenten heeft het gemeentebestuur voorgesteld zelf een postpunt te openen en uit te baten. Werd ook in Thuin zo'n voorstel geformuleerd? Moest daartoe een nieuwe aanbestedingsprocedure worden gestart? Kan via een procedure met onderhandelingen worden gewerkt, zodat de partners sneller kunnen antwoorden?

De bewoners van dat dorp in Zuid-Henegouwen moeten op een behoorlijke postdienst kunnen rekenen.

Wat is het standpunt van het overheidsbedrijf ter zake? Is het bereid zich opnieuw in verbinding te stellen met de plaatselijke autoriteiten om de opening van een postpunt te overwegen teneinde de continuïteit en de duurzaamheid van de openbare dienstverlening aan de lokale bevolking te verzekeren?

17.03 André Perpète (PS): Door de nieuwe in 2008 geplande sluitingen van postkantoren zal de kloof tussen De Post en haar cliënteel nog groeien. Deze reorganisatie is het nadeligst voor de inwoners van de provincie Luxemburg.

Uit een studie van Eurostat blijkt echter dat België qua postkantorendichtheid al slechter scoort dan de buurlanden. In een landelijk gebied zoals de provincie Luxemburg zullen sommige mensen binnenkort een tiental kilometer moeten afleggen om naar een postkantoor te gaan.

Het mag dan al kloppen dat het beheerscontract bepaalt dat er ten minste één kantoor per gemeente moet zijn, maar toch vind ik dat onvoldoende, gelet op de problemen die verband houden met het landelijk karakter en rekening houdend met het feit dat de postbode niet meer de tijd heeft om zijn sociale rol te vervullen.

In het jaarverslag 2006 van de ombudsdienst van De Post werd verscheidene keren gewezen op het feit dat die sluitingen tot ontevredenheid bij het cliënteel leiden. Men kan zich ook afvragen wat er met het personeel zal gebeuren.

Bevestigt u de sluiting van het kantoor van Forrières en van het kantoor van Sainte-Croix te Aarlen? Zo ja, zal het personeel van die kantoren worden doorgeplaatst en waar? Zullen er banen sneuvelen? Mogen de inwoners van de provincie Luxemburg, en die van de landelijke gemeenten in het algemeen, hopen dat zij ook in de toekomst geen grote afstanden zullen moeten afleggen om toegang te krijgen tot de volledige dienstverlening van De Post, althans in dorpen van een zekere grootte? Denkt de overheid er naar aanleiding van de sluiting van het volgende beheerscontract aan om de financiering van De Post te herzien, aangezien laatstgenoemde moeite heeft om haar taken van openbare dienstverlening uit te voeren?

17.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Op 14 januari laatstleden antwoordde u op mijn ongeruste vragen in verband met de sluiting van één van de twee laatste postkantoren in Eigenbrakel, een gemeente met 38.000 inwoners en een grondgebied van meer dan 5.000 ha.

Indertijd garandeerde u mij dat het postkantoor Saint-Sébastien niet gesloten zou worden zonder dat er eerst een PostPunt geopend was. Ik had u ook gevraagd om werk te maken van een betere spreiding van de PostPunten.

Inmiddels heeft de burgemeester de opdracht gegeven een controle uit te voeren van de veiligheid en de toegankelijkheid van het postkantoor dat open zou moeten blijven. Het lijkt erop dat het brandweerverslag

weliswaar voldoende is, maar dat de toegankelijkheid zeer te wensen overlaat. In persberichten werd aangekondigd dat het kantoor gesloten zou zijn tijdens de middaguren. Het hoeft in ieder geval geen betoog dat het met de openbare dienstverlening almaar bergaf gaat.

Wanneer zal het PostPunt, dat in de plaats zou moeten komen van het postkantoor dat gesloten wordt, zijn deuren openen? Wat zal er gebeuren als blijkt dat het centrale postkantoor niet voldoet aan de normen? Wat de PostPunten in de dorpen betreft, meldt men mij dat men er hooguit nog postzegels kan kopen. Van uw belofte dat 90 procent van de diensten van een postkantoor gevrijwaard zouden blijven in een PostPunt, is dus niet veel in huis gekomen.

17.05 Valérie De Bue (MR): Mijn vraag sluit aan op die van mevrouw Snoy.

We zijn ons terdege bewust van de speelruimte die u heeft in het kader van het beheerscontract en van de nood om het voortbestaan van de onderneming te waarborgen.

Niettemin werden er in Eigenbrakel 4.600 handtekeningen verzameld voor een verzoekschrift dienaangaande.

Hoe zal dat verzoekschrift verder worden opgevolgd? Bevestigt u dat het enige postkantoor dat in de gemeente zal overblijven tussen 12 en 13 uur gesloten zal zijn? Zal de belofte dat er vóór de sluiting van het postkantoor een PostPunt zal worden geopend, worden nagekomen? Op welke manier zal er gevolg worden gegeven aan het verslag van de brandweer?

17.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Zoals de commissieleden weten uit vorige antwoorden, is de relatie tussen het autonoom overheidsbedrijf De Post en de regering geregeld door de beheersovereenkomst 2005-2010. Daarin keurde men een belangrijke reorganisatie goed, die loopt van 2007 tot 2009.

De sluiting van postkantoren is niet aangenaam, maar het is een afweging die men in het verleden heeft gemaakt op basis van een aantal criteria. De wettelijke verplichtingen van De Post zijn bekend. Vandaag onderneemt De Post niets dat zij wettelijk niet kan of dat niet afgesproken is in de beheersovereenkomst.

Het is een fout uitgangspunt om te veronderstellen dat er in Wallonië meer gemeenten zouden zijn en dat er daardoor een scheefftrekking zou bestaan tussen Vlaanderen en Wallonië die daarenboven nog zou toenemen. In Vlaanderen zijn er immers 308 gemeenten, in Wallonië 262.

Er is ook geen scheefftrekking op het vlak van de postkantoren. Op 1 januari 2007 waren er 628 postkantoren in Vlaanderen en 535 in Wallonië. Op 1 januari 2008 waren er 494 in Vlaanderen en 435 in Wallonië. Na de reorganisatie zal Vlaanderen 340 kantoren tellen, Wallonië 280.

Het aantal personeelsleden in het kantorennetwerk bedroeg op 1 januari 2008 2134 in Vlaanderen en 1587 in Wallonië. De allocatie van de medewerkers gebeurt op basis van het werkvolume. In Vlaanderen realiseerde men in 2007 22,3 miljoen klantencontacten, in Wallonië 17,8 miljoen. In Vlaanderen verzekert men 10.450 klantencontacten per persoon, in Wallonië 11.216.

In totaal werken er bij De Post in Vlaanderen 17.311 personeelsleden, in Wallonië 11.730.

Ook in de afdeling Brievenpost wordt het aantal personeelsleden toegewezen op basis van het werkvolume. Het softwareprogramma Georoute brengt alle objectieve gegevens samen, op basis waarvan men de uitreikingsrondes uittekent en de uiteindelijke allocatie van het personeel opmaakt.

Het principe dat in elke fusiegemeente ten minste een kantoor met volledige dienstverlening aanwezig moet zijn, is opgenomen in het beheerscontract. Het reorganisatieplan verzekert bijgevolg het behoud van een postkantoor in Zaventem en een in Grimbergen, aangevuld met respectievelijk drie en twee postpunten. In het kader van het strategisch plan bepaalt men op basis van het aantal inwoners en het volume klantcontacten in een bepaalde gemeente of er bijkomende postkantoren moeten zijn.

(Frans) Wat de vraag van de heer Ducarme over het postkantoor van Gozée betreft, heeft De Post zich ertoe verbonden de sluiting van een postkantoor altijd door de opening van een PostPunt te laten voorafgaan. Het beheerscontract verplicht haar daar niet toe, maar uit politiek oogpunt vond ik dat erg belangrijk. De kandidaat-uitbater van het PostPunt in Gozée heeft zich teruggetrokken, maar De Post doet haar uiterste best om die dienstverlening zo vlug mogelijk te verzekeren. Daarnaast zoekt ze ook een bijkomende kandidaat voor Thuin. In het kader van die nieuwe aanbesteding kan de gemeente zich uiteraard kandidaat stellen.

In de provincie Luxemburg zal De Post het kantoor van Forrières sluiten, alsook het kantoor in de rue Sainte-Croix in Aarlen. Ze verbindt zich ertoe de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen via PostPunten. De reaffectatie van het personeel zal in overleg gebeuren, volgens de noden van de kantoren in de omgeving. Er komen geen naakte ontslagen. Wat de reorganisatie van haar kantorennet betreft, neemt De Post de afspraken die ze met de overheid maakte, in acht. Ik wijs erop dat er in Attert, Bertogne en Rendeux nieuwe kantoren worden geopend en dat er nog twee bijkomende kantoren gepland zijn in Fauvillers en Rouvroy.

De Post vervult haar taken van openbare dienst naar behoren en krijgt daartoe een passende financiering. De diensten én de financiering zullen worden geëvalueerd met het oog op de opstelling van het volgende beheerscontract.

Ongeacht de resultaten van de conformiteitsstudie met betrekking tot het kantoor gevestigd in het centrum van Eigenbrakel, zal De Post in die gemeente slechts één kantoor openhouden. Dat aanbod zal via PostPunten vervolledigd worden.

De openingsuren van de postkantoren zijn afhankelijk van het aantal kantoren en het aantal klanten en verrichtingen. Op grond van die objectieve criteria werd het kantoor van Eigenbrakel gereorganiseerd.

De Post beschikt nog niet over de conclusies van het verslag van de inspectie van het kantoor door de brandweer. De Post treft ondertussen echter alle noodzakelijke maatregelen om de veiligheid en de toegankelijkheid van haar gebouwen te verzekeren. Er werd een aanvraag ingediend om de toestand van het kantoor van Eigenbrakel-centrum te onderzoeken.

Ten slotte is er naar aanleiding van de petitie van de inwoners van Eigenbrakel een ontmoeting gepland tussen de vertegenwoordigers van het overheidsbedrijf en de burgemeester teneinde het aanbod van postdiensten in de gemeente te bespreken.

17.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Voor bepaalde punten blijf ik toch op mijn honger zitten. Zo wordt het bevolkingsverschil van 77 procent tussen Vlaanderen en Wallonië onvoldoende gereflecteerd in de tewerkstellingsverhoudingen en in het aantal postkantoren. Wanneer de minister spreekt over de 262 Waalse gemeenten ten opzichte van de 308 Vlaamse, zegt zij er niet bij dat de Waalse gemeenten verhoudingsgewijs natuurlijk minder inwoners tellen dan de Vlaamse.

De minister zegt dat er in Wallonië na de reorganisatie 280 kantoren zullen overblijven. Zelfs al zou het bevolkingsverschil tussen Vlaanderen en Wallonië slechts 50 procent bedragen, dan zou dat betekenen dat er in Vlaanderen 420 kantoren zouden moeten zijn in plaats van 340. Er valt dus een duidelijke toename van de scheefftrekking ten nadele van Vlaanderen te constateren.

In Vlaams-Brabant gaat men bij de sluiting van een aantal kantoren blijkbaar niet uit van een concrete rendabiliteitsberekening. Zo blijft er in Zaventem met zijn 3000 bedrijven slechts één kantoor. Dit kan ertoe leiden dat heel wat inwoners uit de Vlaamse rand naar postkantoren in Brussel zullen gaan en daar het werkvolume zullen verhogen. We zullen aan de achterban van de minister dus moeten uitleggen dat er voor Strombeek en Zaventem geen hoop meer is om een kantoor te handhaven.

Ik heb alvast een motie klaar om het sluitingsbeleid van de postkantoren opnieuw te bekijken, rekening houdend met het aantal inwoners en het werkvolume van de kantoren, en om bovendien het groeiende onevenwicht tussen Vlaanderen en Wallonië weg te werken.

17.08 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik ben blij dat collega Laeremans zich bekommert om mijn achterban, maar ik kan de mensen geen dingen beloven die ik niet kan realiseren. Wij zijn politiek gebonden aan de beheersovereenkomst die in 2005 werd gesloten en die loopt tot 2010. Bovendien werden de analyses inzake klantencontacten en werkvolume gemaakt op basis van zeer objectieve en meetbare parameters. De beslissing om een kantoor te sluiten wordt trouwens niet alleen genomen om redenen van rendabiliteit, maar op basis van een samenspel van parameters, zoals die reeds door Johnny Thijs werden toegelicht in de commissie en zoals ze ook duidelijk zijn opgenomen in de beheersovereenkomst.

Ik kan mij enkel engageren voor punten die we hard kunnen maken, namelijk wat in de beheersovereenkomst staat. Ik wil mij er wel toe verbinden dat de geplande reorganisatie ook daadwerkelijk doorgaat, zonder tussentijdse bijsturingen.

Een goede dialoog met de lokale besturen is belangrijk. Ik heb De Post gevraagd om in de toekomst ook rekening te houden met bepaalde elementen die niet zijn opgenomen in de beheersovereenkomst, maar die wel meetellen bij de dienstverlening.

17.09 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): De minister zegt dat er degelijk wordt gecommuniceerd met de lokale besturen, maar ik stel toch vast dat wij in Grimbergen voor een voldongen feit werden gesteld, zonder enige opgave van redenen voor de sluiting. Waar kunnen wij de dossiers inkijken die toelichten waarom een aantal kantoren in Vlaams-Brabant niet rendabel is en gesloten moet worden?

17.10 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik vind een transparante besluitvorming ook heel belangrijk en ga ervan uit dat deze onderbouwd is. Ik zal hierop blijven aandringen bij De Post.

17.11 **Denis Ducarme** (MR): U heeft op negen van de tien vragen die ik u heb gesteld, geantwoord!

De verbintenis van De Post om een PostPunt te openen, ondanks de moeilijkheden waarmee een en ander gepaard gaat en ook al is ze daar wettelijk niet toe verplicht, betekent dat ze bereid is de onderhandelingen te hervatten, ook met het gemeentebestuur. Mijn tiende vraag was de volgende: welke taken van een postkantoor, op een schaal van honderd, kan een PostPunt vervullen? Volgens mij gaat het om zo'n 80 procent, zodat de inwoners van Gozée toch van zo'n drie vierde van de diensten van een postkantoor gebruik kunnen maken.

17.12 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Een PostPunt kan 90 procent van de taken van een postkantoor vervullen.

17.13 **Denis Ducarme** (MR): Zo heeft u meteen op al mijn vragen geantwoord.

17.14 **André Perpète** (PS): Ik betreur dat het kantoor van Forrières en dat van de rue Sainte-Croix in Aarlen de deuren moeten sluiten. Dat laatste kantoor bevindt zich in een wijk in opkomst en geniet de steun van het gemeentebestuur en van de bevolking, die spontaan een petitie organiseerde.

17.15 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Uit de reacties van onze collega's blijkt dat er een probleem is met de opdracht van openbare dienst van De Post. Het zou interessant zijn om deze opnieuw te definiëren. Er moet rekening gehouden worden met het door de inwoners vastgestelde toegankelijkheidsprobleem.

Wat de PostPunten betreft, heerst er enige onduidelijkheid. De PostPunten worden geacht 90 procent van de taken van een postkantoor te kunnen vervullen. De realiteit spreekt dat evenwel tegen! Welke criteria worden er gehanteerd om te bepalen of er al dan niet een PostPunt wordt geopend in een gemeente?

Voorts is de sluiting op het middaguur onaanvaardbaar, omdat het voor werkende mensen het enige moment is waarop zij naar de post kunnen gaan.

17.16 **Valérie De Bue** (MR): Het verbaast me dat de vraag in het centrum van Eigenbrakel niet groot genoeg is om doorlopende openingsuren voor het postkantoor te rechtvaardigen.

17.17 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De geplande ontmoeting tussen de vertegenwoordigers van het bedrijf en het gemeentebestuur kan bijdragen tot het vinden van een oplossing. Ik zal dus de resultaten van dat gesprek afwachten voor ik de laatste vraag beantwoord.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Bart Laeremans

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

vraagt de regering

- het sluitingsbeleid te herbekijken en rekening te houden met het aantal inwoners en het werkvolume van de kantoren, zeker in de Vlaamse Rand rond Brussel;

- de scheefftrekking tussen Vlaanderen en Wallonië weg te werken in plaats van verder te vergroten."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren François Bellot, Luk Van Biesen en Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

18 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven" (nr. 1901)

18.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Sinds de opening van het Deurganckdok neemt de containertrafiek in de Antwerpse haven voortdurend toe. Tegen 2016 verwacht men dat er tussen dit dok en het hinterland jaarlijks 15 miljoen containers zullen worden vervoerd. De bestaande en geplande infrastructuur zal niet volstaan om dit allemaal te verwerken. Bovendien is er sprake van om de Waaslandhaven nog uit te breiden met een tweede dok, het zogenaamde Saeftinghedok.

Er is dan ook nood aan een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en we moeten ervoor zorgen dat deze tijdig klaar is. Er mag geen herhaling komen van de gebrekkige coördinatie tussen de investeringen in het Deurganckdok en in de hinterlandverbindingen.

Er is al een concept, maar het project ligt momenteel stil omwille van de sterk gestegen kostprijs. Toch stelde de voorganger van de minister de ingebruikname van deze spoorlijn nog in het vooruitzicht voor 2015.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Moet er bij de uitvoering van de tweede spoortoegang geen aansluiting gezocht worden op de IJzeren Rijn? Wat zijn de perspectieven voor dit dossier in het kader van het nieuwe investeringsplan voor de komende vijf of tien jaar?

18.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Er werd een dossier met de alternatieve mogelijkheden gestuurd naar de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening. Infrabel wacht nog op een antwoord. Zolang dat er niet is, kan er niet verder worden gewerkt aan het dossier. De voorgestelde aansluiting in Lier werd door de Vlaamse overheid verworpen.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verklaringen inzake Belgacom" (nr. 1919)

- de heer **Willem-Frederik Schiltz** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overheidsparticipatie in Belgacom" (nr. 1976)

19.01 **David Geerts** (sp.a-spirit): De regering blaast warm en koud met betrekking tot een mogelijke privatisering van Belgacom. Open Vld verwijst naar het standpunt dat de oranje-blauwe onderhandelaars in het najaar van 2007 hebben ingenomen, de minister verklaarde van haar kant geen oren te hebben naar een

mogelijke verkoop van de overheidsparticipatie.

Wat is nu het officiële regeringsstandpunt? Kan het overheidsaandeel tijdens deze regeringsperiode onder de 50 procent zakken? Hoe kunnen bij een privatisering de rechten van het personeel worden gevrijwaard? Hoe kan men na een privatisering garanderen dat er verder in nieuwe technologieën wordt geïnvesteerd?

19.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): België hinkt achterop bij de realisatie van de Lissabonrichtlijn inzake de realisatie van een competitieve informatiemaatschappij. De situatie met de overheid als meerderheidsaandeelhouder van Belgacom vormt een hinderpaal voor de vrije concurrentie. Dit heeft op zijn beurt een negatieve impact op de breedbandparticipatie, op de eindgebruikersprijzen en op de verspreiding van de technologische vooruitgang. Bij een volledig vrijgemaakte markt wordt het concurrentievoordeel bepaald door het aanbieden van lagere prijzen en/of betere kwaliteit. Net die lagere prijzen leiden tot een lagere instapdrempel voor de informatietechnologie.

Hoe denkt de minister ons land vooruit te helpen bij het realiseren van de Lissabonrichtlijn? Beschikt de minister over gegevens die erop zouden wijzen dat een liberalisering de positie van het personeel, de ontwikkeling van nieuwe technologie of de prijszetting negatief zou beïnvloeden?

19.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Een overheidsbedrijf moet altijd voorbereid zijn op alle mogelijke scenario's. Voor een overheidsbedrijf is een confrontatie met voldongen feiten immers altijd bijzonder onaangenaam. Belgacom is actief in een voortdurend evoluerend markt. Het is dus zaak om permanent de eigen positie goed in te schatten. Het akkoord dat oranje-blauw inzake een mogelijke privatisering had bereikt, wijkt eigenlijk in niets af van mijn houding ter zake: privatisering vormt een te groot risico als er zich geen interessant industrieel strategisch innovatief project aandient. Er moet bijvoorbeeld worden nagegaan of het opportuun is deel uit te maken van een grote speler op de markt en of de eventuele partner strategisch interessant en betrouwbaar is.

Er is dus omzichtigheid geboden, maar aan de andere kant mag men ook niet het risico lopen om de boot te missen en zich buitenspel te plaatsen op de markt. Er moet voor worden gezorgd dat Belgacom ook in de toekomst producten tegen sociaal aanvaardbare prijzen kan blijven aanbieden. Tegelijkertijd moet men innoverend kunnen blijven werken. Zolang de overheid een meerderheidsparticipatie behoudt, kan ze hierover blijven waken. Met een minderheidsaandeel zou dit vanzelfsprekend moeilijker worden.

Ook na een privatisering en omvorming tot een nv van privaat recht zou een ad hoc wettelijk stelsel garanties kunnen geven om het statuut van de werknemers te behouden.

Een privatisering van Belgacom zou zeker niet leiden tot een vermindering van de investeringen, omdat de concurrentie de bedrijven net aanzet om te investeren in nieuwe technologieën.

België is wereldleider op het vlak van dekking voor het breedbandnetwerk. Via de telecomwet kunnen er garanties voor de geografische dekking worden ingebouwd. Dat is echter een bevoegdheid van de minister van Economie.

In de Lissabonstrategie is de sleutel om breedbandpenetratie te meten, het percentage van de huishoudens dat over een internetaansluiting beschikt. Op dit vlak is er in ons land nog werk voor de boeg. Eind 2006 zat ons land aan 54 procent, net boven het Europese gemiddelde. In Nederland is dat 80 procent, in Duitsland 67 procent. Sinds 2006 is dit cijfer natuurlijk wel gestegen. Op jaarbasis neemt het aantal breedbandaansluitingen toe met 14,6 procent. De geografische dekkingsgraad voor breedbandaansluiting bedraagt in België 99,7 procent, wat natuurlijk een schitterend cijfer is. Hierdoor staan we derde in de OESO-rangschikking. Onze breedbandtarieven zitten net onder het OESO-gemiddelde. Onze buurlanden scoren hier echter een stuk beter.

De bestaande maatregelen om het gebruik en het bezit van een pc in de gezinnen te stimuleren, moet voortgezet en versterkt worden.

19.04 David Geerts (sp.a-spirit): De minister geeft een genuanceerd antwoord. Het denkspoor van de privatisering blijft. De keuze voor een betrouwbare private partner is uiteraard belangrijk. Ik ben blij dat de minister ook inziet dat privatisering niet altijd voor een prijsdaling zorgt. Het is goed dat minister aandacht heeft voor de ad hoc-wetgeving om de rechten van de werknemers te vrijwaren.

19.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ik ben ook verheugd over het genuanceerde antwoord over dit delicate dossier. De minister wacht af tot er meer bekend is over de partner en wil geen ideologische beslissing nemen. We moeten evenwel oppassen dat we de boot niet missen. Het is goed om voorzichtig te zijn, maar op een bepaald moment moeten er toch keuzes worden gemaakt. Ik kan mij vinden in de houding van de minister ten opzichte van het personeel en ben ervan overtuigd dat zij er alles aan zal doen om dit gerust te stellen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Aangezien de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven niet langer kan blijven, wordt het resterende dertigtal vragen uitgesteld tot een latere vergadering.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 22 par M. François Bellot, président.

01 Question de M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le plan d'action de La Poste pour lutter contre l'absentéisme" (n° 1644)

01.01 David Geerts (sp.a-spirit) : La Poste renforce encore davantage la lutte contre l'absentéisme, une initiative bien évidemment louable puisque les abus de certains pèsent sur leurs collègues. Le projet de La Poste d'adresser un courrier aux médecins traitants est une première dans l'histoire sociale de notre pays.

Les statistiques en matière d'absentéisme laissent-elles apparaître des différences d'ordre géographique non seulement entre les différentes provinces, mais également entre zones rurales et urbanisées ? Le nombre de jours de maladie est-il lié à l'âge du travailleur ? La Poste adopte-t-elle une approche personnalisée du problème en analysant les raisons des absences en fonction de points précis ? Les membres du personnel fréquemment absents font-ils l'objet d'un suivi individualisé ?

Est-il exact, comme l'indiquent des informations récentes, que La Poste aurait l'intention de procéder à des transferts de tâches lorsque des différences importantes sont constatées entre les taux d'absentéisme de divers bureaux de poste ?

01.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les statistiques d'absentéisme révèlent effectivement des différences géographiques. En 2007, les différences entre régions s'établissaient comme suit : 7,5 % en Flandre, 7,35 % à Bruxelles et 10,72 % en Wallonie. Si les statistiques ne permettent pas de mettre en lumière une éventuelle différence entre régions rurales et urbanisées, il est en revanche possible d'établir un lien de causalité entre l'âge et le nombre de jours de maladie, en ce sens que les absences sont plus fréquentes chez les jeunes, tandis qu'elles sont plus longues chez les travailleurs plus âgés. La Poste ne dispose pas d'informations concernant les justifications médicales des absences. Adepte d'une approche personnalisée du problème, La Poste invite les travailleurs souvent absents à expliciter les raisons de cette fréquence élevée au cours d'une entrevue.

01.03 David Geerts (sp.a-spirit) : La ministre a-t-elle connaissance des projets de La Poste visant à opérer des glissements de travail entre les bureaux de poste lorsque des différences flagrantes sont constatées en matière d'absentéisme ?

01.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai pas connaissance de ces projets.

L'incident est clos.

02 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises

publiques sur "l'emploi des langues par la SNCB" (n° 1636)

02.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : L'indication des noms géographiques dans une langue étrangère est souvent source de difficultés, en particulier pour les étrangers. En Flandre, seule la dénomination en néerlandais des villes et des communes a valeur officielle, conformément à la décision du gouvernement flamand. Or la SNCB utilise très souvent à Bruxelles et sur les trains qui circulent de Bruxelles vers la Flandre des équivalents français de dénominations néerlandaises officielles.

Pourrait-on convaincre la SNCB de mettre un terme à cette situation génératrice de confusion ?

02.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Aux termes de la Constitution, l'emploi des langues en matière administrative est du ressort des Communautés mais le pouvoir fédéral reste compétent en Région de Bruxelles-Capitale.

En application de l'arrêté royal du 18 juillet 1966, la SNCB effectue toutes les annonces à Bruxelles en néerlandais et en français. Elle se base à cet égard sur la liste des traductions officielles des noms de communes, telle qu'établie dans un arrêté royal du 24 juin 1988. Sauf évolution nouvelle, il en demeurera ainsi.

02.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Il s'agit en effet d'une compétence fédérale, mais la ministre est membre du gouvernement fédéral et c'est elle qui est compétente en la matière. Il serait logique que le gouvernement fédéral fasse siennes les décisions flamandes et n'autorise plus la traduction des noms de villes et de communes.

02.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le Conseil d'Etat a rendu un avis négatif sur l'avant-projet de décret de traduction des noms de communes.

02.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Cela signifie-t-il que la ministre se rangera à cet avis du Conseil d'Etat ?

02.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Ce point doit être examiné plus avant.

02.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : La ministre se montre particulièrement prudente.

L'incident est clos.

03 Question de M. Bruno Van Grootenbrulle à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la propreté et la salubrité de certaines infrastructures ferroviaires" (n° 1645)

03.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Il y a quelques mois, les usagers de la SNCB avaient été invités à faire part de leurs remarques et recommandations au sujet des services. Une majorité avait stigmatisé l'état de propreté de certains sites de cette entreprise publique, notamment dans les gares et aux abords des grandes villes.

Pour ma part, je ne peux que confirmer l'état de délabrement et d'insalubrité lorsque je me rends à Bruxelles, en provenance de Hal, et que je suis confronté au spectacle de terrains de la SNCB en friches. L'arrivée en gare du Midi par la commune de Forest, ne peut non plus laisser indifférent vu l'amoncellement de déchets divers qui encombrant les sites. Il en va de même pour les tags et graffitis sur les murs de la gare de la Chapelle.

Ces détériorations ne jouent pas en faveur d'une image positive de Bruxelles, capitale de l'Europe, centre culturel international et lieu de rencontres multiculturelles.

La SNCB n'est-elle pas soumise à certaines obligations en ce qui concerne la salubrité et la propreté de ses sites ? Quelles initiatives peuvent-elles être prises pour rendre plus attractives les gares et infrastructures de la SNCB ?

03.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Pour la propreté des installations à et autour de Bruxelles, Infrabel est confrontée à de multiples actes de dégradations (graffitis, déversements clandestins, etc.). La grande majorité des dégradations ne proviennent ni de l'exploitation ferroviaire, ni des usagers de la SNCB, mais de tiers peu scrupuleux du respect des biens publics.

Néanmoins, Infrabel ne reste pas inactive. A Bruxelles, 2.100 m² de graffitis ont été nettoyés en 2007, pour un coût de 77.000 euros. En ce qui concerne l'évacuation des détritiques le long des voies, 300 m³ de dépôts clandestins sont évacués chaque année. L'entretien des talus (débourssaillement, coupe et élagage, etc.), le rapatriement de matériaux et le renouvellement et la pose de clôtures en Région bruxelloise représentent un budget annuel de 250.000 euros. Dans le futur, Infrabel compte intensifier encore ces actions.

Les actions menées pour l'élimination des graffitis restent limitées, ceux-ci réapparaissant presque aussitôt.

La propreté des installations pourrait être améliorée, mais il faut des moyens supplémentaires et une action coordonnée avec les services de police, administrations communales et pouvoirs régionaux.

Depuis le début de l'année, le service de la direction Patrimoine de la SNCB Holding se charge de l'entretien journalier des sept principales gares de Bruxelles (Nord, Centrale, Midi, Congrès, Luxembourg, Schuman et Etterbeek). Dans les trois premières, la période de vingt-quatre heures a été aménagée pour des travaux de nettoyage quotidiens ; dans les quatre autres, les activités d'entretien font encore l'objet de mises au point.

En outre, d'importants travaux de modernisation de l'infrastructure sont en cours, notamment à Bruxelles-Central, ou vont débuter, comme à Bruxelles-Nord. Toutefois, la propreté reste un point de discussion pour le nouveau contrat de gestion.

03.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Je suis bien conscient que des tiers extérieurs viennent dégrader les lieux. L'amélioration de la situation nécessiterait, en effet, des moyens supplémentaires, mais ce n'est pas facile.

Venant à Bruxelles en train, j'apprécie ce service. C'est à la hauteur de la déviation située à Forest, à côté du centre de tri postal, que l'on peut voir des sacs en plastique et papiers en tout genre. Il faudrait y faire attention.

En tout cas, je félicite le personnel pour l'effort accompli dans cette entreprise publique.

L'incident est clos.

Président : M. Bruno Van Grootenbrulle.

04 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la modification du statut d'Eurostar" (n° 1659)

04.01 François Bellot (MR) : Eurostar est organisé en un groupe constitué de la SNCB, de la SNCF et de la société britannique LCR. Réunis récemment, ces partenaires comptent transformer, d'ici 2010, le groupe Eurostar en société commerciale classique.

À ce jour, Eurostar n'établit ni bilan, ni compte d'exploitation propre et est assimilé à un service co-exploité par les trois compagnies de chemin de fer. Il s'agit donc davantage d'une organisation sous forme de groupement européen d'intérêt économique que d'une société avec un statut juridique propre.

Quels sont les objectifs poursuivis par la SNCB dans le cadre de la transformation du GEIE en société classique ? Quel sera le siège d'exploitation et le pays de référence pour l'établissement des lois commerciales relatives à cette nouvelle société ? Quelle serait la part de la SNCB au sein d'Eurostar ?

04.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : En 1991, la SNCF, British Railways Board et la SNCB ont conclu un accord pour l'exploitation du service des trains à grande vitesse Bruxelles-Londres et Paris-Londres sur une base contractuelle. L'exploitation a commencé en 1994. Le responsable sur le territoire britannique était European Passenger Services, filiale de British Railways Board. En 1996, le contrat de construction de la ligne à grande vitesse et d'exploitation du transport a été accordé à London & Continental Railways qui a repris les actions de European Passenger Services. La société a ensuite été renommée en Eurostar UK. En 1999, certaines fonctions ont été transférées à la société britannique Eurostar Group.

Vu que la SNCB ne possède que 5% des parts, elle n'est pour l'instant pas impliquée dans des négociations relatives à une intégration des activités Eurostar. La SNCB évaluera sa position en vue du planning 2010.

L'incident est clos.

Président : M. François Bellot.

05 Questions jointes de

- **M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la construction de la nouvelle gare de Liège-Guillemins" (n° 1739)**

- **M. Philippe Henry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'aménagement des abords de la gare de Liège-Guillemins" (n° 2033)**

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Depuis 1960, les imprévus ne cessent de se multiplier à la gare de Liège-Guillemins. La nouvelle gare, qui devait coûter 150 millions d'euros, aurait dû être terminée fin 2004. Cependant, elle est toujours en chantier et son coût s'élève à 285 millions d'euros, entre-temps. D'après les pronostics, les travaux seraient terminés d'ici à 2010, c'est-à-dire six ans plus tard que prévu.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier ? Les coûts resteront-ils limités à 285 millions d'euros ? Quelle sera la date d'achèvement des travaux ?

05.02 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : L'aménagement des abords de la gare des Guillemins a fait l'objet de nombreuses péripéties.

L'enjeu est de donner à cette gare un environnement adapté à son rôle de plaque tournante intermodale.

La Ville de Liège s'est employée à définir le cadre global de la réorganisation des abords de la gare. Le conseil communal a approuvé à l'unanimité un plan dit « Dethier » et a adopté, également à l'unanimité, un périmètre de remembrement urbain destiné à permettre à la Région wallonne de prendre des mesures d'accompagnement.

Une filiale de la SNCB créée pour construire la nouvelle gare – Euro Liège TGV – pose problème. Alors que la Ville et la SRWT font cause commune pour joindre les terrains dont elles sont propriétaires sur la future esplanade, Euro Liège TGV, qui dispose d'un droit d'expropriation, fait cavalier seul et se livre, aujourd'hui, à un chantage pour mettre en péril le plan « Dethier ».

Est-il admissible qu'une filiale de la SNCB, dont le financement est quasi exclusivement public, s'entête à utiliser des techniques de pression via les terrains qu'elle possède en faveur d'orientations urbanistiques contraires aux décisions du conseil communal ? Est-il admissible que cette même filiale se comporte à la manière d'un spéculateur privé ? Partagez-vous l'objectif d'insertion de la gare dans la ville ? De quelle manière pensez-vous pouvoir intervenir dans ce dossier afin de le faire évoluer positivement ?

05.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le montant de 285 millions d'euros correspond essentiellement aux édifices de la gare et à l'infrastructure, dans les limites de la longueur des quais et est

exprimé en prix constant de 2006. Les installations en dehors des limites de la longueur des quais font partie du projet de la gare. Les travaux devraient être achevés d'ici à fin 2008.

(*En français*) Euro Liège TGV n'a pas de pouvoir d'expropriation et ne possède aucun terrain à proximité de la gare. L'étude urbanistique du quartier des Guillemins est toujours en cours. Les contacts entre la Ville de Liège et Euro Liège TGV sont réguliers. La SNCB Holding souhaite un aménagement harmonieux du quartier des Guillemins, l'objectif étant de tirer parti des retombées de la modernisation du site et de la liaison à grande vitesse avec d'autres villes européennes. Je demanderai davantage d'informations à la SNCB.

05.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Le quotidien flamand *Het Nieuwsblad* du 23 janvier 2008 révèle qu'Etienne Schouppe, l'ancien patron de la SNCB, a affirmé en 2001 que la SNCB avait estimé le coût des travaux à 50 millions d'euros maximum. Ce sont notamment M. Boulard et Mme Lempereur qui avancent le chiffre de 285 millions d'euros, laissant entendre qu'aujourd'hui, personne ne peut encore dire quand ces travaux seront achevés. Je crois volontiers la ministre quand elle dit qu'ils seront terminés fin 2008 mais pour ce qui est de leur coût, il existe un écart abyssal entre le montant estimé et la somme que nous débourserons au final. Des erreurs aussi monumentales ne devraient plus être permises.

05.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Il s'agit d'un dossier essentiel, tant pour la Ville de Liège et sa région que pour la SNCB. Je vous remercie d'attirer l'attention de la SNCB sur ce dossier et de tenter d'obtenir plus d'informations. Différentes réunions du conseil communal ont donné lieu à des votes unanimes à ce sujet. Il est important que les partenaires locaux soient impliqués dans la discussion. Je vous remercie d'étudier ce dossier de manière approfondie.

05.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je partage les interrogations de M. Van den Eynde. Les décisions ont été prises avant mon temps. A mes yeux, il importe que la transparence soit faite sur les origines du problème. Je prendrai contact avec la SNCB pour voir clair dans ce dossier.

05.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Je remercie la ministre pour sa réponse complémentaire. J'espère que la commission pourra prendre connaissance des informations lorsqu'elles seront disponibles.

L'incident est clos.

06 Question de M. Bruno Van Grootenbrulle à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le mobilier urbain de la gare centrale de Bruxelles" (n° 1792)

06.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS) : D'importants travaux d'embellissement et de restauration sont en cours à la gare centrale à Bruxelles et la quasi-totalité du mobilier urbain permettant aux voyageurs de s'asseoir a été retirée. En attendant la réalisation des aménagements prévus, quelles initiatives la SNCB mettra-t-elle en place pour que les usagers, et en particulier les personnes âgées ou handicapées, puissent attendre leur train dans les meilleures conditions ?

06.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La salle d'attente de la gare centrale demeure accessible pendant les travaux et compte une trentaine de places assises. Pour l'avenir, des bancs seront installés sur les quais et cinquante places assises supplémentaires seront disponibles à l'entresol.

06.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS) : En attendant le nouveau mobilier, peut-être la SNCB pourrait-elle disposer quelques bancs sur les trois quais ?

L'incident est clos.

07 Question de M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les réductions du prix des billets de train pour les Fêtes du Maitrank à Arlon" (n° 1916)

07.01 André Perpète (PS) : La SNCB accorde un tarif préférentiel via un billet B-Événement aux personnes qui se rendent aux carnavals de Binche et d'Alost. De nombreux usagers actuels ou potentiels seraient également heureux de pouvoir se rendre en train à moindre frais à la fête du Maitrank qui a lieu à Arlon en

mai. De plus, ce serait une belle occasion de mettre en valeur le patrimoine luxembourgeois et de permettre à la SNCB de jouer pleinement son rôle d'entreprise publique.

Quelles sont les démarches à accomplir pour que la SNCB accorde des tickets B-Événement pour une telle manifestation ? Les voyageurs peuvent-ils espérer bénéficier d'un billet code 711 pour se rendre à la fête du Maitrank ou au carnaval d'Arlon, si possible dès 2008 ?

07.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Le billet B-Événement offre un tarif avantageux pour des manifestations de masse à caractère humanitaire ou social. La formule n'est qu'exceptionnellement étendue à d'autres événements qui ont un fort pouvoir d'attraction au niveau national. Chaque demande est évaluée en fonction de différents critères : le caractère non commercial de l'événement, la période et la durée de l'événement, la proximité d'une gare et le potentiel de voyageurs par train.

Je souligne que d'autres tarifs préférentiels peuvent être aussi attractifs que le billet B-Événement. C'est le cas du billet week-end pour la fête du Maitrank. J'ajouterai qu'une collaboration est toujours possible sur le plan de la communication. Par exemple, si l'organisateur incite à prendre le train, une réduction peut être octroyée sur l'affichage publicitaire dans les gares.

L'incident est clos.

08 Question de M. Bruno Van Grootenbrulle à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le numéro d'appel du service des renseignements de La Poste" (n° 2147)

08.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Depuis peu, les utilisateurs qui souhaitent obtenir un renseignement par téléphone sur les services offerts par les bureaux de poste locaux doivent composer un numéro national. Le cas échéant, les services de La Poste renvoient ensuite l'appel à un bureau local. Désormais, il faut donc composer deux numéros pour obtenir certaines informations. Quelle est la raison de ce dysfonctionnement ? Ne serait-il pas possible d'assurer la gratuité du numéro de téléphone par lequel l'utilisateur transite ?

08.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Pour assurer le meilleur service aux clients présents physiquement dans les bureaux de poste et aux personnes qui demandent des renseignements par téléphone, l'entreprise a lancé un projet de transfert des appels vers le centre d'appels du service clientèle, qui peut répondre à la majorité des demandes. Si un contact avec le bureau de poste est nécessaire, l'appel est transféré.

Le projet a été testé avec succès pendant plusieurs mois et, depuis octobre 2007, les lignes des bureaux de poste sont transférées de manière progressive vers le centre d'appels.

Au sujet du prix de la communication, je rappelle que la tarification de Belgacom ne fait plus de distinction entre appels zonaux et interzonaux. La Poste a choisi de ne pas avoir recours à un numéro surtaxé mais, vu ses moyens actuels, elle ne serait pas en mesure d'assumer le surcoût que représenterait un numéro gratuit.

08.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Votre prédécesseur aurait pu veiller à ce que les utilisateurs soient mieux informés du changement. Quant à la qualité du service au guichet, nous jugerons dans quelques mois de l'efficacité de la mesure à cet égard.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la ligne ferroviaire 161 et en particulier la liaison Namur-Bruxelles le matin aux heures de pointe" (n° 1811)

09.01 Camille Dieu (PS) : Depuis les modifications d'horaires de janvier 2008, les usagers de la ligne 161 Luxembourg-Bruxelles sont encore moins bien lotis. En effet, le matin, une ou deux voitures M6 ont été retirées à partir de Namur. En outre, les navetteurs se plaignent du manque de confort de ces voitures. Les plaintes restent sans suite et certains voyageurs envisagent d'opter pour la voiture.

Confirmez-vous ces informations ? Les conditions de transport des navetteurs peuvent-elles être améliorées,

en particulier aux heures de pointe ?

09.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Aucune diminution du nombre de voitures n'a été prévue pour les trains circulant aux heures de pointe sur la ligne 161 Namur-Bruxelles. Toutefois, à plusieurs reprises, la composition de ces trains a dû être modifiée pour des raisons techniques. Ce problème a été résolu depuis le 1^{er} février 2008.

Par ailleurs, les études montrent que de nombreux voyageurs apprécient le confort général des voitures M6.

09.03 Camille Dieu (PS) : J'entends que la situation s'est améliorée. J'espère que les navetteurs sont aujourd'hui satisfaits. Si ce n'est pas le cas, je vous interrogerai à nouveau sur ce point.

L'incident est clos.

10 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mauvaise couverture gsm dans le train entre Braine-le-Comte et Bruxelles" (n° 1769)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La couverture GSM est insuffisante sur le réseau SNCB entre Braine-le-Comte et Bruxelles.

Je vous demande d'intervenir pour qu'elle soit améliorée, sur cette ligne et sur l'ensemble du réseau.

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les dernières mesures prises indiquent que les opérateurs couvrent 87% des lignes ferroviaires avec un signal acceptable. Il leur est demandé d'étendre leur parc d'antennes pour offrir une couverture optimale. Le signal peut aussi être influencé par la vitesse du train et par la couche métallique apposée sur les fenêtres des trains récents.

J'ai demandé à Belgacom de contrôler sa gestion d'entreprise.

10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Le problème se situe apparemment surtout autour de la gare de Hal par où passe le Thalys, c'est donc important !

L'incident est clos.

11 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité des voitures du train de 15h05 sur la ligne Bruxelles-Quévry" (n° 1771)

11.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La capacité d'accueil des trains est très problématique sur la ligne Bruxelles-Mons, spécialement pour le train de 15h05 entre Bruxelles et Quévry qui ne compte que trois voitures.

Quelle suite a-t-elle été donnée à ma précédente interpellation concernant le nombre de voitures des trains reliant Bruxelles à Mons ?

Pourriez-vous faire le nécessaire pour que le train de 15h05 soit allongé ?

11.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Les trains de la ligne Bruxelles-Mons contiennent en moyenne de 850 à 1000 places assises. Le nombre de voitures dépend du taux d'occupation et d'Infrabel. Les nouvelles voitures à double étage sont en cours de livraison. Le train de 15h05 permet une occupation moyenne de 200 voyageurs.

11.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je serai attentif aux nouveaux comptages.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le mauvais état des barrières séparatives de la SNCB" (n° 1772)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Les barrières séparatives de la SNCB sont en très mauvais état. Existe-t-il un cadastre de l'état de ces barrières ?

Un programme de rénovation a-t-il été mis en place et pour quel montant ?
Quel est le bilan des interventions effectuées en 2006 ?
Quel est le programme pour 2007 et les prévisions 2008 et 2009 ?

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Il n'existe pas d'obligation générale pour le groupe SNCB de clôturer son domaine. En vertu de l'article 135 de la nouvelle loi communale, il appartient, en revanche, au gestionnaire de voiries ouvertes au public de prendre toutes les mesures pour assurer leur sécurité.

Les voies de chemins de fer ne sont pas autorisées au public, on attribue donc à tort la responsabilité de la gestion de la clôture à Infrabel, alors que c'est la commune qui est responsable.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je demande quand même qu'un effort soit fourni, d'autant plus que, récemment, des personnes sont décédées sur des voies ferrées.

Vous pourriez lancer, dans certains cas, un appel à partenariat avec les communes.

L'incident est clos.

13 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les créations de parkings pour les navetteurs en gare de Braine-le-Comte" (n° 1773)

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Les deux parkings pour navetteurs de la gare de Braine-le-Comte sont complets « à 110% » tous les matins. Or, le ministre Tuybens n'avait pas cité cette gare en octobre 2007 lorsqu'il avait fait la liste des gares dont les parkings pour navetteurs sont complets.

La SNCB, qui loue ces parkings à la ville, a introduit une demande pour créer 388 places et 12 places pour handicapés à l'arrière de la gare, mais le fonctionnaire délégué de l'urbanisme de Charleroi a remis un avis défavorable et Infrabel vient d'introduire un recours contre cette attitude négative de la Région wallonne.

En vue de la réalisation prochaine du RER, dont une des lignes a pour gare terminale Braine-le-Comte, ce projet de 400 places supplémentaires est d'ores et déjà insuffisant, d'autant que Braine-le-Comte, ville dont je suis le bourgmestre, a l'intention de remettre en place le stationnement payant dans le centre-ville.

Je me permets donc de plaider pour le projet de création d'un deuxième parking en sous-sol en plus du projet de 400 places.

13.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : L'aménagement de nouveaux parkings de 350 places côté voie permettra à la clientèle de la gare de Braine-le-Comte de disposer d'environ 700 places de parking aux abords immédiats de la gare. Un parking est également prévu pour les navetteurs au point d'arrêt d'Hennuyères, qui fait partie du projet RER 2152 et est géré par Infrabel.

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je suis au courant du projet de stationnement dans le village d'Hennuyères, qui connaît une forte croissance de la population et donc des utilisateurs de la SNCB. Cette diversification est positive.

Cela étant dit, je me permettrai de revenir sur ce dossier important.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- **M. Ludo Van Campenhout** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train Benelux" (n° 1657)

- **M. Jef Van den Bergh** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir du train Benelux" (n° 1790)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Mes questions complétaient celles de M. Van Campenhout. Je souhaiterais donc entendre également les réponses à ses questions.

Le prédécesseur de la ministre, M. Tuybens, a fait savoir que le train Benelux empruntera bientôt la ligne à grande vitesse (LGV) entre Bruxelles et La Haye. Il a également laissé entendre que le train ne s'arrêtera plus à Bruxelles-Nord, à Malines, à Berchem, à Brecht et à Breda. Les seuls arrêts seraient donc Bruxelles-Midi, Anvers-Central, Rotterdam et La Haye.

Ces informations sont-elles exactes ? Qu'advient-il concrètement du train Benelux lors de la mise en service de la LGV ? Cette liaison internationale ordinaire sera-t-elle supprimée au profit d'un TGV ?

14.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le TGV Bruxelles-Amsterdam effectuera le trajet à une vitesse de 250 kilomètres par heure à partir du deuxième semestre de 2009. Dans notre pays, la ligne est parallèle à l'E19. Il en résulte que la gare de Roosendaal ne pourra plus être desservie. Aux Pays-Bas, la ligne emprunte la LGV-Sud, entre Rotterdam et Schiphol, qui ne dessert pas la gare de La Haye. Le TGV Bruxelles-Amsterdam doit effectuer le trajet en 1 h 45, ce qui réduit évidemment le nombre d'arrêts intermédiaires.

La liaison existante entre Bruxelles et Amsterdam par Roosendaal sera supprimée dès la mise en service de la LGV. Il serait envisagé de prolonger le trajet du train Anvers-Essen jusqu'à Roosendaal afin de pouvoir assurer malgré tout une liaison entre Anvers et Roosendaal.

Je me concerterai prochainement avec le ministre néerlandais, M. Eurlings, à propos de la nouvelle LGV.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Il s'agit-là d'une réponse réjouissante, notamment pour les nombreux travailleurs frontaliers.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la desserte ferroviaire suburbaine Anvers-Brecht" (n° 1777)**

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau report de la desserte ferroviaire suburbaine Anvers-Brecht" (n° 1878)**

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Le dossier de la liaison ferroviaire suburbaine Anvers-Brecht, dont la mise en service a été reportée à plusieurs reprises, attend d'être finalisé depuis des années déjà. Provisoirement, la dernière échéance serait à présent fixée à décembre 2008, mais le ministre flamand Van Mechelen a déclaré récemment qu'une mise en service à l'été 2008 constituait l'une des possibilités. La gare de Noorderkempen, à Brecht, est entièrement achevée et l'infrastructure prête à être utilisée. La mise en service ne peut donc plus se faire attendre longtemps et pourrait avoir lieu sans le nouveau système de sécurité ECTS.

A quelle date la ministre prévoit-elle la mise en service ?

Les rames pour cette liaison sont actuellement prises en location. A qui l'homologation – ou l'absence d'homologation – ressortit-elle contractuellement ? La SCNB peut-elle récupérer les dommages subis à la suite de la non-utilisation de l'infrastructure auprès de l'instance qui loue les rames ? Quel montant la location des rames représente-t-elle à ce jour ?

15.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Il s'agit d'un dossier important. Les règlements nationaux et internationaux imposent aux opérateurs industriels des exigences techniques relatives au matériel roulant qu'ils ne maîtrisent pas toujours. Il en va ainsi pour l'équipement de la LHV L4 reliant Anvers à la frontière néerlandaise qui requiert l'utilisation de matériel roulant doté du système européen ETCS dont la caractéristique est l'interopérabilité.

La SNCB a commandé voici plus d'un an des locomotives équipées de ce système de signalisation. Mais le constructeur ayant été confronté à des problèmes techniques, la SNCB n'est plus certaine d'obtenir toutes les homologations ETCS requises. Elle vient donc de demander à Infrabel d'exploiter la ligne reliant Anvers à la gare de Noorderkempen avec les systèmes traditionnels et de demander sans tarder les autorisations nécessaires pour pouvoir procéder à cette exploitation à partir de l'été 2008.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Voilà enfin un ministre qui fournit une réponse claire à une question ayant trait à ce dossier. Je me réjouis de ce que cette ligne puisse être exploitée avant l'été prochain et peu importe pour l'utilisateur lambda qu'il ne faille pas obtenir d'homologation ETCS à cet effet tant que les trains sont ponctuels...

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- **Mme Linda Visser** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'aide européenne apportée à l'étude sur le Rhin de fer" (n° 1749)

- **M. Jef Van den Bergh** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement du dossier du Rhin de fer" (n° 1900)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : L'importance des liaisons ferroviaires avec le port d'Anvers ne cesse de croître, particulièrement en ce qui concerne le transport des conteneurs. Selon les informations les plus récentes, la réalisation du Rhin de fer serait prévue pour 2015.

Quelles démarches nouvelles sont attendues dans ce dossier dans un avenir proche ? Les travaux d'étude sont-ils terminés ? Quelle est actuellement la position des gouvernements wallon et néerlandais dans ce dossier ? Il semblerait que le gouvernement du *Land* allemand de Rhénanie du Nord-Westphalie ait fait procéder à une étude des tracés de rechange envisageables. Cette étude est-elle achevée et un tracé de rechange est-il effectivement proposé ?

16.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Après la décision du tribunal d'arbitrage, une commission d'experts indépendants a été créée pour formuler des propositions concernant les coûts et leur répartition entre les Pays-Bas et la Belgique. Les avis sont attendus pour la moitié de 2008. Les deux pays se concerteront ensuite en vue de la conclusion d'accords définitifs. Le gouvernement néerlandais adopte en tout cas une attitude très constructive et positive. La Wallonie n'a pas encore définitivement arrêté son point de vue.

Il est exact que la Rhénanie du Nord-Westphalie a fait examiner des tracés de rechange en territoire allemand. Une motion du parlement régional désigne l'un de ces tracés, la variante A52, comme le plus intéressant mais Berlin n'a pour l'heure pas encore défini sa position.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : L'Association des clients des transports publics (ACTP) a adressé une lettre au prédécesseur de la ministre pour lui demander de faire en sorte que le Rhin de Fer puisse servir aussi au transport de voyageurs. Il n'a pas encore obtenu de réponse. Comment la ministre compte-t-elle réagir à cette demande ?

Il y a quelques mois, une action a été menée par les bourgmestres de Neerpelt et d'Overpelt. Leurs exigences seront-elles prises en considération ?

16.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Il est important qu'une assise suffisante soit créée et que nous nous concertions avec les autorités locales, notamment les bourgmestres. Une concertation est prévue avec ces derniers et j'espère que nous élaborerons ensemble une solution à leurs problèmes.

Nous avons reçu le courrier de la BTTB et nous examinons actuellement les possibilités. La demande est néanmoins délicate et ne simplifiera pas la situation. Nous pouvons examiner l'éventualité d'un partenariat public-privé. Nous examinerons donc si le transport de voyageurs est possible, mais la prudence est de mise ; je ne souhaite pas créer de faux espoirs.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Il ne s'agit en effet pas de compliquer encore davantage le

dossier. Le Rhin de fer doit avant tout être utilisé pour le transport de marchandises.

J'estime par ailleurs qu'il est très important que l'assise soit suffisante et que les préoccupations au niveau local soient prises en considération. Les communes traversées par le Rhin de fer demandent des mesures d'accompagnement. Je me réjouis que la ministre soit prête à se concerter avec les bourgmestres.

L'incident est clos.

17 Interpellations et questions jointes de

- **M. Bart Laeremans** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les rapports linguistiques à La Poste, la pérennisation de la discrimination des néerlandophones et la fermeture de bureaux de poste rentables en Flandre" (n° 1893)

- **M. Denis Ducarme** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de la poste de Gozée (Thuin) et la situation de blocage relative à l'ouverture d'un Point Poste dans cette même commune" (n° 2116)

- **M. André Perpète** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les fermetures annoncées de bureaux de poste en province de Luxembourg" (n° 2133)

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la répartition des Points Poste à Braine-l'Alleud" (n° 2259)

- **M. Bart Laeremans** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les rapports linguistiques à La Poste, la pérennisation de la discrimination des néerlandophones et la fermeture de bureaux de poste rentables en Flandre" (n° 33)

- **Mme Valérie De Bue** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la pétition pour le maintien d'un deuxième bureau de poste à Braine-l'Alleud" (n° 2335)

17.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Selon le *Verbond van Vlaams Overheidspersoneel*, la réorganisation de La Poste renforcera encore la discrimination dont sont actuellement victimes les néerlandophones. Une comparaison entre la Flandre et la Wallonie sur la base du nombre d'habitants par Région indique que la Flandre connaît actuellement une pénurie de 2.500 emplois.

La réduction draconienne et aveugle du nombre de bureaux de poste, qui ne tend à conserver qu'un seul bureau par commune, risque de faire pencher davantage encore la balance en faveur de la Wallonie. Selon nos estimations, la Wallonie compterait un bureau de poste pour 13.000 habitants, ce rapport étant de un pour 20.000 en Flandre.

La population proteste dès lors vivement contre la disparition de bureaux de poste desservant de nombreux particuliers et entreprises, comme à Zaventem ou à Strombeek-Bever, dont aucun argument objectif ne semble justifier la fermeture. L'indignation de représentants du CD&V, de l'ACV, de l'ACW et des CM est vive. Ils comptent sur la ministre pour changer cette situation.

Combien de bureaux de poste dénombrait-on en Régions flamande et wallonne aux 1^{er} janvier 2007 et 2008 ? Quel sera le nombre de bureaux après la réorganisation ? Quel est l'effectif du personnel, par Région, avant et après la réorganisation ? Qu'en est-il de la répartition du volume de travail ?

Quelles mesures la ministre prendra-t-elle pour rétablir l'équilibre en ce qui concerne le nombre d'emplois ? La ministre confirme-t-elle que des bureaux rentables devront être fermés en raison de l'application aveugle du principe d'un bureau par commune ? Les critères sur la base desquels un deuxième bureau de poste pourra rester ouvert, comme annoncé antérieurement par M. Tuybens, ont-ils déjà été définis ?

17.02 Denis Ducarme (MR) : Le bureau de poste de Gozée, dans l'entité de Thuin, a été fermé, il y a peu. Ces fermetures de bureaux de poste sont liées au contrat de gestion prévu par vos prédécesseurs socialistes ; est-il possible que La Poste revienne sur sa décision ou que le gouvernement l'y invite ?

Cette fermeture inquiète la population. Quelles sont les obligations légales de La Poste dans l'entité de Thuin ? Respecte-t-elle ses obligations ?

La Poste veille généralement, lors de la fermeture de bureaux locaux, à assurer l'ouverture d'un Point Poste dans la localité. Cela ne semble pas être le cas à Gozée. Pourquoi ? Dans quelles proportions, sur une

échelle de cent, les missions du bureau de poste de Gozée pourraient être rencontrées par un Point Poste ? Et à l'exception de quelles missions par rapport au bureau précédent ?

Le marché pour l'attribution du point Poste a été organisé comme le prévoit la législation, mais le partenaire choisi s'est finalement désisté. Ce retrait est-il définitif ? Ce type de retrait est-il fréquent ? La rumeur publique fait écho de pressions exercées sur ce commerçant.

La Poste envisage-t-elle de procéder à l'ouverture d'un nouveau marché ? Dans certaines communes, l'administration communale a proposé d'ouvrir et de tenir elle-même un Point Poste. Cette proposition a-t-elle été formulée à Thuin ? Requerrait-elle l'ouverture d'un nouveau marché d'attribution ? Pourrait-il être organisé sous forme de procédure négociée permettant aux partenaires de répondre plus rapidement ?

La population de ce village du Sud-Hainaut doit se voir garantir un service postal suffisant.

Quelle est la position de l'entreprise publique en la matière ? Celle-ci a-t-elle la volonté de se remettre en rapport avec les autorités locales pour envisager l'ouverture d'un Point Poste, pour assurer la continuité et la pérennité du service public à cette population ?

17.03 André Perpète (PS) : Les nouvelles fermetures de bureaux de poste prévues pour 2008 vont encore éloigner La Poste de sa clientèle. Cette refonte est le plus dommageable pour les habitants de la province de Luxembourg.

Pourtant, une étude d'Eurostat montre que la Belgique et déjà moins bien lotie que certains de ses voisins en termes de densité de bureaux de poste. Dans une zone rurale comme la province de Luxembourg, certains citoyens devront bientôt parcourir une dizaine de kilomètres pour avoir accès à un bureau de poste.

S'il est vrai que le contrat de gestion prévoit un minimum d'un bureau par commune, je ne crois pas que cela soit suffisant, en raison des problèmes liés à la ruralité et compte tenu du fait que le facteur n'a plus le temps de remplir son rôle social.

Le rapport de 2006 du service de médiation de La Poste avait insisté à plusieurs reprises sur le fait que ces fermetures mécontentent la clientèle. On peut aussi s'interroger sur le devenir du personnel.

Confirmez-vous la fermeture du bureau de Forrières et du bureau de Sainte-Croix à Arlon ? Dans l'affirmative, le personnel de ces bureaux va-t-il être réaffecté, et où ? Des pertes d'emploi sont-elles prévues ? Les habitants du Luxembourg, comme ceux des communes rurales en général, peuvent-ils espérer avoir accès à proximité de chez eux à l'entière des services offerts par La Poste, au moins dans les villages d'une certaine importance ? Enfin, à l'occasion du prochain contrat de gestion, l'État envisage-t-il de revoir le financement de La Poste, vu que celle-ci peine à assumer ses missions de service public ?

17.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Le 14 janvier dernier, vous répondiez à mes inquiétudes concernant la fermeture d'un des deux derniers bureaux de poste à Braine-l'Alleud, commune de 38.000 habitants, répartis sur plus de 5.000 hectares.

À l'époque, vous garantissiez que la fermeture du bureau de poste Saint-Sébastien n'aurait pas lieu sans l'ouverture préalable d'un point poste. Je vous avais également demandé de veiller à une meilleure répartition des Points Poste.

Entre-temps, le bourgmestre a fait procéder à un contrôle de la sécurité et de l'accessibilité du bureau de poste censé rester ouvert. Il semble que, si le rapport des pompiers est satisfaisant, la question de l'accessibilité n'est pas du tout rencontrée. La presse a annoncé que ce bureau serait fermé pendant les heures de midi. De toute évidence, le service au public se détériore de plus en plus.

Quelle est la date d'ouverture du Point Poste qui devrait remplacer le bureau de poste qui va fermer ? Que se passerait-il s'il s'avère que le bureau de poste central ne répond pas aux normes ? En ce qui concerne les Points Poste dans les villages, on me rapporte que l'on y trouve tout au plus des timbres. C'est loin d'être les 90 % des services d'un bureau de poste que vous promettiez.

17.05 Valérie De Bue (MR) : Ma question est complémentaire à celle de Mme Snoy.

Nous mesurons bien votre marge de manœuvre dans le cadre du contrat de gestion et sommes conscients de la nécessité d'assurer la survie de l'entreprise.

Cela dit, une pétition a réuni 4.600 signatures à Braine-l'Alleud.

Quel suivi sera accordé à cette pétition ? Confirmez-vous que le seul bureau de poste qui restera dans la commune sera fermé entre douze et treize heures ? L'engagement d'attendre l'ouverture du Point Poste avant la fermeture du bureau de poste sera-t-il tenu ? Quel suivi sera-t-il donné au rapport des services incendie ?

17.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Ainsi que les membres de la commission l'ont appris par le biais de réponses antérieures, la relation entre l'entreprise autonome La Poste et le gouvernement est réglée par le contrat de gestion 2005-2010. Ce dernier a entériné une réorganisation importante qui courra de 2007 à 2009.

La fermeture de bureaux de poste n'est pas une mesure agréable à prendre mais elle résulte d'une évaluation effectuée par le passé sur la base de certains critères. Les obligations légales de La Poste sont connues. Aujourd'hui, La Poste n'entreprend rien qui ne lui soit pas permis légalement ou n'ait pas été prévu dans le contrat de gestion.

Il est erroné de considérer qu'il y aurait davantage de communes en Wallonie et que s'opérerait ainsi entre cette dernière et la Flandre une distorsion qui irait en outre croissant. La Flandre compte en effet 308 communes et la Wallonie 262.

Il n'y a pas davantage de distorsion concernant les bureaux de poste. Il y avait au 1er janvier 2007 628 bureaux de poste en Flandre contre 535 en Wallonie. Au 1er janvier 2008, ces chiffres étaient respectivement de 494 et 435. Après la réorganisation, la Flandre comptera 340 bureaux et la Wallonie 280.

A la date du 1^{er} janvier 2008, le nombre de membres du personnel occupés dans le réseau de bureaux de La Poste était de 2.134 en Flandre et de 1.587 en Wallonie. L'attribution de collaborateurs s'effectue en fonction du volume de travail. En 2007, 22,3 millions de contacts-clients ont été réalisés en Flandre contre 17,8 millions en Wallonie. 10.450 contacts-clients par personne sont assurés en Flandre contre 11.216 en Wallonie.

Au total, 17.311 personnes travaillent à La Poste en Flandre contre 11.730 en Wallonie.

Pour ce qui regarde la section 1, la poste aux lettres, le nombre de membres du personnel est attribué également en fonction du volume de travail. Le progiciel Georoute recueille toutes les données objectives sur la base desquelles les tournées de distribution du courrier sont tracées et l'attribution définitive de membres du personnel, établie.

Le principe selon lequel il doit y avoir au moins un bureau offrant un service complet à la clientèle dans chaque commune fusionnée a été inclus dans le contrat de gestion. Le plan de réorganisation garantit par conséquent le maintien d'un bureau de poste à Zaventem et d'un bureau à Grimbergen, ces deux bureaux étant complétés respectivement par trois et deux Points Poste. Dans le cadre du plan stratégique, nous déterminons s'il y a ou non nécessité de prévoir des bureaux de poste supplémentaires dans une commune donnée en fonction du nombre d'habitants et du volume de contacts-clients.

(*En français*) Pour répondre à la question de M. Ducarme concernant Gozée, la Poste s'est engagée à faire

précéder la fermeture d'un bureau de poste par l'ouverture d'un Point Poste. Le contrat de gestion ne l'y oblige pas, mais, politiquement, je trouvais cela très important. À Gozée, le candidat à l'exploitation du Point Poste s'est retiré mais la Poste fait le maximum pour que le service soit garanti dans les plus brefs délais. J'ajoute que la Poste recherche aussi un candidat complémentaire pour Thuin. Dans le cadre de ce nouveau marché, la commune de Thuin peut, bien entendu, introduire sa candidature.

En province de Luxembourg, la Poste va fermer les bureaux de Forrières et d'Arlon, rue Sainte-Croix. Elle s'engage à garantir la continuité des services au travers de Points Poste. La réaffectation du personnel aura lieu de manière concertée, selon les besoins des bureaux voisins. Il n'y aura pas de licenciement sec. En ce qui concerne la transformation de son réseau, la Poste respecte les accords passés avec l'État. Je précise également que de nouveaux bureaux ont été ouverts à Attert, Bertogne et Rendeux, et que deux de plus sont prévus à Fauvillers et à Rouvroy.

La Poste assure correctement ses missions de service public et bénéficie pour cela d'un financement adéquat. Une évaluation de ces services et de leur financement sera réalisée en vue de l'élaboration du prochain contrat de gestion.

Quels que soient les résultats de l'étude de conformité du bureau de Braine-l'Alleud centre, la Poste ne maintiendra qu'un seul bureau dans la commune. Cette offre sera complétée par des Points Poste.

Les heures d'ouverture des bureaux de poste dépendent du nombre de bureaux et du nombre de clients et de transactions. C'est sur la base de ces éléments objectifs que l'organisation du bureau de Braine-l'Alleud a été revue.

En ce qui concerne la visite du bureau par les pompiers, la Poste n'a pas encore les conclusions du rapport. Elle fait cependant déjà le nécessaire pour assurer la sécurité et l'accessibilité des infrastructures. Une demande de projet d'analyse a été introduite pour le bureau de Braine-l'Alleud centre.

Enfin, suite à la pétition des habitants de Braine-l'Alleud, une rencontre est prévue entre des représentants de l'entreprise et le bourgmestre pour discuter de la présence postale dans la commune.

17.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Certains éléments de réponse ne me satisfont pas. Ainsi, la répartition des emplois et du nombre de bureaux de poste ne reflète pas suffisamment la différence de population de 77 % entre la Flandre et la Wallonie. Lorsque la ministre évoque le nombre de 262 communes wallonnes et de 308 flamandes, elle omet de préciser que les communes wallonnes comptent bien sûr relativement moins d'habitants que les flamandes.

La ministre déclare qu'il restera 280 bureaux en Wallonie à l'issue de la réorganisation. Même si la Flandre ne comptait que 50 % d'habitants de plus que la Wallonie, cela signifierait que la Flandre devrait compter 420 bureaux et non 340. On constate dès lors un renforcement manifeste du déséquilibre au détriment de la Flandre.

En Brabant flamand, la fermeture de certains bureaux ne résulte semble-t-il nullement d'un calcul concret de rentabilité. Ainsi, l'entité de Zaventem, avec ses 3.000 entreprises, ne sera plus desservie que par un seul bureau de poste. Cette situation risque d'inciter de nombreux habitants de la périphérie bruxelloise à se rendre dans des bureaux de poste de Bruxelles et partant, d'y accroître le volume de travail. Nous devons dès lors expliquer à la base de la ministre qu'il n'y a plus aucun espoir de maintenir un bureau à Strombeek et à Zaventem.

J'ai déjà préparé une motion pour que la politique de fermeture des bureaux de poste soit réexaminée compte tenu du nombre d'habitants et du volume de travail des bureaux et pour que le déséquilibre croissant entre la Flandre et la Wallonie disparaisse.

17.08 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : J'apprécie que M. Laeremans se préoccupe des électeurs mais je ne peux formuler de promesse que je ne peux tenir. Notre politique est soumise au contrat de gestion conclu en 2005 et d'application jusqu'en 2010. Par ailleurs, les analyses relatives aux contacts clients et au volume de travail ont été établies sur la base de paramètres très objectifs et mesurables. La décision de fermer un bureau est prise non seulement pour des raisons de rentabilité mais aussi en fonction d'un ensemble de paramètres, déjà exposés par M. Johnny Thijs en commission, qui figurent par ailleurs clairement dans le contrat de gestion.

Je ne peux m'engager que pour des aspects que nous pouvons réaliser, à savoir les dispositions du contrat de gestion. Je suis prête à m'engager à réaliser effectivement la réorganisation prévue, sans adaptation intermédiaire.

Il est important d'établir un dialogue de qualité avec les autorités locales. J'ai demandé à La Poste de tenir compte aussi, à l'avenir, de certains éléments qui ne sont pas mentionnés dans le contrat de gestion mais qui ont leur importance pour la prestation de services.

17.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : La ministre fait état d'une réelle communication avec les autorités locales mais je constate qu'à Grimbergen, nous avons été mis devant le fait accompli sans qu'une raison soit explicitement donnée pour la fermeture. Où peut-on consulter les documents établissant que, dans le Brabant flamand, une série de bureaux ne sont pas rentables et doivent être fermés ?

17.10 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La transparence du processus de décision est très importante à mes yeux aussi et je pars du principe qu'elle est étayée. Je continuerai d'insister sur ce point auprès de La Poste.

17.11 Denis Ducarme (MR) : Vous avez répondu à neuf questions sur les dix que je vous ai posées !

Le fait de garantir, malgré les difficultés et alors que ce n'est pas une obligation légale, l'ouverture d'un Point Poste implique que La Poste est prête à reprendre les négociations y compris avec les autorités communales. Ma dixième question était : sur une échelle de 100, quelle est la proportion des missions remplies par un Point Poste comparativement à un bureau ? À mon avis, autour de 80 %, ce qui garantit aux habitants de Gozée tout de même les trois quarts des services d'un bureau de poste.

17.12 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La proportion est de 90%.

17.13 Denis Ducarme (MR) : Vous avez ainsi répondu à dix questions sur dix.

17.14 André Perpète (PS) : Je déplore la fermeture du bureau de Forrières et de celui de Sainte-Croix à Arlon, qui est pourtant situé dans un quartier en plein essor, auquel les autorités communales avaient manifesté leur soutien et pour lequel la population a lancé une pétition spontanée.

17.15 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Les réactions de nos collègues montrent qu'il y a un problème au niveau de la mission de service public de La Poste, qu'il serait intéressant de redéfinir. Le constat d'inaccessibilité fait par la population doit être pris en considération.

Il existe un certain flou concernant les Points Poste. Ils sont censés remplir 90 % des missions d'un bureau mais la réalité est toute différente ! Quel sont les critères présidant à la d'ouvrir ou non un Point Poste dans une commune ?

D'autre part, la fermeture à midi, seul moment d'accessibilité pour les gens qui travaillent, est inacceptable.

17.16 Valérie De Bue (MR) : Je m'étonne que la demande dans le centre de Braine-l'Alleud soit insuffisante pour justifier l'ouverture du bureau durant toute la journée.

17.17 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La rencontre prévue entre les représentants de l'entreprise et l'autorité communale pourra aider à dégager des solutions. J'en attendrai donc les résultats avant de répondre à la dernière question.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans et Jan Mortelmans et est libellée comme suit :

« La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Bart Laeremans

et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,

invite le gouvernement

- à reconsidérer sa stratégie de fermeture et à prendre en considération le nombre d'habitants desservis ainsi que le volume de travail des bureaux, en particulier dans la périphérie flamande de Bruxelles ;
- à éliminer les distorsions entre la Flandre et la Wallonie plutôt que de les renforcer. »

Une motion pure et simple a été déposée par MM. François Bellot, Luk Van Biesen et Jef Van den Bergh.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

18 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers" (n° 1901)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Depuis la mise en service du Deurganckdok, le trafic de conteneurs ne cesse d'augmenter dans le port d'Anvers. D'ici à 2016, on s'attend à ce qu'entre ce dock et l'hinterland, 15 millions de containers soient transportés chaque année. L'infrastructure existante et prévue ne suffira pas à absorber ce trafic. Il est par ailleurs question d'augmenter encore la capacité du "Waaslandhaven" par l'aménagement d'un deuxième dock, le Saeftinghedok.

Un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers est dès lors nécessaire et nous devons veiller à ce qu'il soit finalisé dans les délais. L'on ne peut voir se répéter le scénario de la mauvaise coordination entre les investissements réalisés dans le Deurganckdok et dans les liaisons avec l'hinterland.

Un concept existe déjà mais le projet est actuellement en suspens en raison de la forte augmentation du coût. Le prédécesseur de la ministre avait pourtant encore planifié la mise en service de cette ligne ferroviaire pour 2015.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier ? Dans le cadre de la mise en œuvre du deuxième accès ferroviaire, ne conviendrait-il pas de songer à une connexion au Rhin de fer ? Quelles sont les perspectives de ce dossier dans le cadre du nouveau plan d'investissement pour les cinq ou dix prochaines années ?

18.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Un dossier détaillant les autres possibilités a été envoyé au ministère flamand en charge de l'Aménagement du territoire. Infrabel attend encore une réponse. Tant que celle-ci ne sera pas fournie, on ne pourra progresser dans ce dossier. L'idée d'un raccordement à Lierre a été rejetée par les autorités flamandes.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- **M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les déclarations au sujet de Belgacom" (n° 1919)**

- **M. Willem-Frederik Schiltz à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la participation de l'État dans Belgacom" (n° 1976)**

19.01 David Geerts (sp.a-spirit) : Le gouvernement souffle le chaud et le froid à propos d'une éventuelle

privatisation de Belgacom. L'Open VLD se réfère à la position adoptée à l'automne 2007 par les négociateurs de l'orange bleue. La ministre a déclaré pour sa part qu'elle n'envisageait pas la vente de la participation de l'État.

Quelle est en fin de compte la position officielle du gouvernement ? La part de l'État pourrait-elle descendre sous la barre des 50% au cours de la présente législature ? Comment préserver les droits du personnel en cas de privatisation ? Comment être certain du fait que La Poste continuera à investir dans les nouvelles technologies après une privatisation ?

19.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : La Belgique est à la traîne en ce qui concerne la mise en oeuvre de la directive de Lisbonne concernant la mise en place d'une société de l'information compétitive. Le fait que l'État est actionnaire majoritaire de Belgacom fait obstacle à la libre concurrence. Cette situation a une incidence négative sur l'accès à l'internet à large bande, sur le prix payé par l'utilisateur final et sur le rythme des avancées technologiques. Dans un marché entièrement libéralisé, l'avantage concurrentiel est déterminé par des prix plus bas et/ou une meilleure qualité.

Comment la ministre entend-elle faire progresser notre pays dans la réalisation des objectifs de Lisbonne ? Dispose-t-elle d'indices selon lesquels une libéralisation produirait des effets défavorables sur la position du personnel, le développement de nouvelles technologies ou la fixation des tarifs ?

19.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Les entreprises publiques doivent se tenir prêtes pour tous les scénarios imaginables, car il est toujours très désagréable d'être mis devant le fait accompli. Belgacom est active sur un marché qui évolue en permanence. Il importe donc d'évaluer correctement et à tout moment sa propre position. L'accord qui avait été atteint par les négociateurs de l'orange bleue à propos d'une possible privatisation ne diffère en rien, en réalité, de ma position en la matière : la privatisation constitue un trop grand risque en l'absence de projet industriel stratégiquement innovant et intéressant. Il convient de vérifier, par exemple, s'il est intéressant de rejoindre un grand opérateur du marché et si le partenaire éventuel présente un intérêt du point de vue stratégique et s'il est fiable.

La prudence est donc de mise mais, d'autre part, on ne peut pas risquer de manquer l'opportunité qui se présente et de se mettre hors jeu sur le marché. Il faut veiller à ce qu'à l'avenir également, Belgacom puisse continuer à proposer des produits à des prix socialement acceptables. Dans le même temps, il faut pouvoir continuer à travailler de manière innovante. Tant que les pouvoirs publics détiendront une participation majoritaire, ils pourront continuer à y veiller. Avec une participation minoritaire, cela s'avérera évidemment plus difficile.

Même après une privatisation et une transformation de l'entreprise en S.A. de droit privé, un régime légal approprié devrait offrir des garanties en termes de maintien du statut des travailleurs.

Une privatisation de Belgacom ne se traduirait certainement pas par une diminution des investissements parce que la concurrence incite précisément les entreprises à investir dans de nouvelles technologies.

La Belgique est un leader mondial en termes de couverture pour le réseau large bande. La loi sur les télécoms permettrait de prévoir des garanties en termes de couverture géographique. Il s'agit toutefois d'une compétence du ministre de l'Économie.

Dans le cadre de la stratégie de Lisbonne, l'instrument permettant de mesurer le taux de pénétration de l'internet à large bande est le pourcentage des ménages disposant d'une connexion à internet. Sur ce plan, il y a encore du pain sur la planche en Belgique. Fin 2006, le taux en Belgique était de 54 %, tout juste au-dessus de la moyenne européenne. Aux Pays-Bas, ce taux est de 80 % et en Allemagne de 67 %. Depuis 2006, ce chiffre a bien évidemment augmenté. Sur une base annuelle, le nombre de connexions à large bande augmente de 14,6 %. Le taux de couverture géographique pour les connexions à large bande est de 99,7 % en Belgique, ce qui est bien évidemment excellent et nous vaut une troisième place dans le classement de l'OCDE. Nos tarifs pour les connexions à large bande se situent juste en dessous de la moyenne de l'OCDE. Les pays limitrophes font nettement mieux sur ce plan.

Il conviendrait de prolonger et de renforcer les mesures existantes pour encourager l'utilisation et la

possession d'un pc par les ménages.

19.04 David Geerts (sp.a-spirit) : La ministre a donné une réponse nuancée. La piste de la privatisation reste ouverte. Le choix d'un partenaire privé fiable est bien évidemment important. Je me réjouis de constater que la ministre est également consciente du fait qu'une privatisation ne conduit pas nécessairement à une baisse des tarifs. C'est une bonne chose que la ministre soit attentive à la législation ad hoc permettant de préserver les droits des travailleurs.

19.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Je me réjouis également de la réponse nuancée de la ministre concernant ce dossier délicat. Elle attend de disposer de plus amples informations sur le partenaire et se refuse à prendre une décision idéologique. Nous devons cependant veiller à ne pas manquer le rendez-vous. Il est bon d'être prudent, mais à un certain moment il faudra tout de même trancher. Je puis me rallier à la position de la ministre à l'égard du personnel et je suis convaincu qu'elle mettra tout en œuvre pour rassurer celui-ci.

L'incident est clos.

Le **président** : La ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques ne pouvant rester plus longtemps parmi nous, la trentaine de questions restantes sont remises à une séance ultérieure.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 03.