

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 10 MAART 2008

Avond

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

du

LUNDI 10 MARS 2008

Soir

La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question de Mme Corinne De Permentier à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le jeu dit 'du torero'" (n° 1877)

01 Vraag van mevrouw Corinne De Permentier aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "waaghalzerij op de treinrails" (nr. 1877)

01.01 **Corinne De Permentier** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, la presse a récemment révélé une affaire assez inquiétante. En fait, de nombreux jeunes semblent s'adonner à un nouveau jeu, aux conséquences dangereuses et souvent mortelles: le jeu dit "du torero", qui consiste à se placer sur les voies ferrées, dans l'attente d'un train, et de ne quitter cette position qu'au tout dernier moment, à l'instar du torero face à un taureau qui charge.

Cette pratique semble recruter beaucoup d'adeptes en Allemagne notamment, où des variantes existent. Je pense à la technique qui consiste à s'accrocher à l'aide de ventouses à l'arrière d'un train à grande vitesse pour parcourir des kilomètres dans cette position. Chez nous, les différents services des chemins de fer sont au courant de telles pratiques, mais ne peuvent pas fournir de statistiques à dessein de ne pas donner d'idées malsaines à d'autres jeunes.

Toutefois, certaines sources à la SNCB relatent les faits suivants: des groupes de jeunes, parfois âgés de 10 ans ou moins, qui jouent sur les voies en toute inconscience; des adultes et des jeunes qui marchent sur les voies au lieu d'emprunter les passages souterrains ou les passerelles. Dernièrement, nous avons ainsi vu une maman qui a perdu la vie avec son jeune fils, en traversant les voies alors qu'un train arrivait. De même, des personnes – surtout des jeunes – essaient de franchir des passages à niveau au dernier moment. Pour ce cas de figure, la SNCB a livré des statistiques: en 2007, hors mois de décembre, sept personnes ont trouvé la mort de cette manière.

Des jeunes s'asseyent sur le bord des quais de gare, en laissant pendre les jambes au-dessus des voies pour ne les retirer que lorsque le train est très proche, le plus tard possible.

La police des chemins de fer verbalise à chaque constatation, mais les poursuites sont rares car à leur arrivée, les protagonistes s'enfuient. C'est le parquet qui décide d'engager des poursuites ou non.

Je sais que la SNCB n'a pas la possibilité de bloquer l'accès à ses voies, mais il faudrait quand même prendre ce problème à bras-le-corps. Dès lors, madame la ministre, pourriez-vous me donner des statistiques concernant les incidents constatés par les divers services de la SNCB, impliquant des jeunes qui circulent sur les voies, jouent au jeu du torero ou lancent simplement – ce qui est tout aussi dangereux – des pierres sur les trains? Pourriez-vous également me donner des renseignements quant aux moyens mis en œuvre par la SNCB pour éviter de tels incidents, par exemple des contrôles plus pointus de la police des chemins de fer, des caméras de surveillance des quais et des voies ferrées, d'éventuels systèmes d'arrêt automatique des trains?

Madame la ministre, vous conviendrez comme moi que, dans de tels cas, la meilleure solution, pour ne pas

dire la seule, est certainement la prévention. Il faut éduquer les enfants et les adolescents, en leur faisant prendre conscience des dangers et des conséquences que de tels agissements peuvent entraîner pour eux et pour leur famille.

De plus, il convient d'éduquer les adultes qui, souvent, montrent le mauvais exemple en coupant les voies plutôt que d'utiliser les passages protégés ou en traversant les passages à niveau, alors que les barrières sont baissées et que le signal sonore retentit.

La SNCB, en particulier Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, ne pourrait-il pas organiser une campagne de sécurité visant à rappeler ces interdictions de circulation sur les voies et le danger qui en découle?

01.02 Inge Vervotte, ministre: Madame De Permentier, dans le cadre général de l'approche stratégique de la sécurité, la circulation illégale sur le domaine ferroviaire est une priorité inscrite dans le plan de sécurité du Corporate Security Service.

Le nombre total d'appels pour des faits de circulation illégale s'élève à 2.366 appels pour l'année 2007, ce qui représente une nette augmentation (+ 51,6%) par rapport au nombre d'appels de 2005.

Le nombre de cas de "trainhopping" (ou jeu "du torero") reste néanmoins marginal. Il importe évidemment de ne pas maximaliser le phénomène, mais plutôt de déconseiller un tel comportement. À cet effet, plusieurs mesures structurelles ont été prises par le groupe SNCB, plus spécifiquement par le Corporate Security Service: affichage du numéro gratuit, auquel tout comportement dangereux et suspect peut être signalé et mise en place du Security Prevention Centre, qui y donne suite par une intervention immédiate d'un service de police ou de sécurité. En cas de constatation, un procès-verbal est dressé par les membres de Securail.

De plus, afin d'optimiser l'approche intégrée de la prévention dans le cadre de la sécurité des personnes, des fonctionnaires de prévention seront recrutés au sein de Corporate Security Service. Leur objectif sera d'établir un plan de prévention tant au niveau national que régional et de se rapprocher des groupes cibles (visites d'écoles, distribution du film "Plus jamais").

Lors des patrouilles qui seront effectuées le long des voies ferrées, une vigilance accrue du personnel Securail est requise. Le gouvernement a prévu un montant de 10 millions d'euros supplémentaires dans le budget pour garantir et améliorer la sécurité des usagers et du personnel.

Je suis d'accord avec vous pour dire que l'adoption d'une approche globale de ce phénomène et de sa prévention s'avère nécessaire avec tous les acteurs. C'est la raison pour laquelle une table ronde aura lieu avec quelques ministres en vue d'étudier les mesures nécessaires pour pallier ce phénomène.

01.03 Corinne De Permentier (MR): Madame la ministre, je n'ai pas bien compris le chiffre que vous m'avez donné pour le nombre d'appels.

01.04 Inge Vervotte, ministre: 2.366.

01.05 Corinne De Permentier (MR): Vous ne m'avez pas dit si Infrabel pouvait prendre en charge une campagne d'affichage pour la prévention avec, par exemple, un slogan tel que "Un train peut en cacher un autre".

01.06 Inge Vervotte, ministre: Des campagnes de ce type ainsi que des brochures sont prévues dans le plan de sécurité.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouvelles dimensions auxquelles les boîtes aux lettres des particuliers doivent satisfaire" (n° 1944)

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe afmetingen waaraan de brievenbussen van particulieren moeten voldoen" (nr. 1944)

02.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, depuis le 1^{er} janvier 2008, les boîtes aux lettres doivent respecter les dimensions telles que précisées par l'arrêté ministériel du 20 avril 2007. Ainsi, l'ouverture minimale doit correspondre à au moins 23 cm sur 3 cm. En outre, le numéro de l'habitation doit être bien lisible.

L'imposition de ces normes a pour objectif de permettre au destinataire de recevoir son envoi sans trop de plis, mais surtout d'aider le facteur dans son travail.

Voilà déjà quelques semaines, la presse avait fait écho de ces nouvelles dispositions, déjà présentes sur le site de La Poste. Cependant, d'après la presse, elles n'étaient toujours pas connues ni du grand public, ni des personnes qui construisent de nouveaux bâtiments, pourtant censés connaître ces dispositions nouvelles. La Poste a répondu qu'elle lançait une campagne d'information dès le début avril.

J'aurais souhaité obtenir davantage d'informations sur cette campagne. Quelle méthode et quels supports seront-ils utilisés?

D'ailleurs, ultérieurement, j'ai lu que des expériences pilotes avaient été lancées avec des résultats intéressants: plus de 90% des boîtes avaient été transformées.

02.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, chère collègue, ces nouvelles normes pour les boîtes aux lettres découlent des dispositions urbaines mises en œuvre par un arrêté ministériel du 20 avril 2007 portant réglementation des boîtes aux lettres particulières.

Pour la préparation de la transposition de la norme européenne, des tables rondes ont été organisées par l'IBPT. Les participants à ces tables rondes, parmi lesquels plusieurs opérateurs postaux, divers fabricants de boîtes aux lettres, des représentants des Régions, de l'Ordre des architectes et des services de médiation auprès de La Poste, ont voulu détecter et résoudre les problèmes de distribution causés par des boîtes aux lettres de particuliers, peu pratiques ou placées de manière inefficace.

En termes de communication, la priorité est d'informer correctement les professionnels du secteur, qui sont le plus à même de conseiller les particuliers lors de la construction de nouvelles habitations. C'est en ce sens que l'IBPT a lancé, en décembre 2007, une campagne de communication vis-à-vis de cette cible.

Cette campagne a débuté par une communication officielle sur le site du régulateur, le 5 décembre, et a été suivie le même mois par un courrier envoyé par l'IBPT aux villes et communes du pays, ainsi qu'aux ordres professionnels nationaux et provinciaux. L'IBPT demande dans cette communication que cette information soit relayée aux membres des ordres, aux fabricants de boîtes aux lettres, aux services d'urbanisme et aux autorités fédérales et communautaires en charge des personnes à handicap.

Même si ces nouvelles normes sont du ressort de l'IBPT, La Poste a eu à cœur cependant d'informer au mieux ses clients de ces modifications. En février 2007, un communiqué de presse a été envoyé par La Poste pour indiquer cette adaptation des normes en 2008. Un dépliant explicatif a été développé par la suite et placé dans l'ensemble des bureaux de poste du pays. Une mise à jour de ce dépliant éditée à 100.000 exemplaires a été envoyée à tous les bureaux de poste en décembre 2007. La Poste s'engage à ce que les bureaux de poste soient toujours suffisamment approvisionnés.

Le site internet de l'entreprise a également été adapté en décembre 2007 avec une explication en page d'accueil du site renvoyant à une fiche explicative détaillée. En outre, en décembre 2007, La Poste a envoyé un courrier reprenant et explicitant les nouvelles normes à l'ensemble des entrepreneurs immobiliers.

Au sujet de la suite de la communication, il est clair qu'elle doit se concentrer sur les professionnels du secteur de la construction et qu'elle est du ressort du régulateur du secteur.

Brievenbussen spelen een essentiële rol in de kwaliteit van de uitreiking. Soms verhinderen zij door hun kenmerken of hun locatie een kwaliteitsvolle dienstverlening.

Er werd een pilootproject opgestart om deze situaties te verbeteren waaraan kantoren in delen van Boussu, Brussel, Deurne, Luik en Wachetebeke hebben deelgenomen. Er werd de postbodes gevraagd een lijst op te stellen van onregelmatige bussen volgens zeer strikte criteria. Er werden 14.861 brievenbussen gecontroleerd volgens deze criteria. Daarbij werd een onderscheid gemaakt tussen bussen die niet

reglementair zijn, maar geen al te grote hinder betekenen bij de uitreiking, en de bussen die niet reglementair zijn en tegelijkertijd een grote hinder of gevaar meebrengen voor de uitreiking. Tot die laatste behoren bijvoorbeeld de bussen die op een moeilijk te bereiken plaats staan, bussen waaraan de postbode zich kan kwetsen of plaatsen waar er gewoon geen brievenbus is.

Bij de eerste categorie werden de bewoners ingelicht, zonder verdere opvolging. Bij de tweede categorie is er een duidelijk vastgelegde procedure voor opvolging, gaande van een verzoek om de situatie te verbeteren tot zonodig de stopzetting van de uitreiking.

De uitgeteste werkmethode werd positief geëvalueerd en zal progressief worden toegepast in alle distributiekantoren.

Tijdens het pilootproject waren er 14 gevallen - minder dan 0,1% - waarbij De Post de uitreiking van de briefwisseling moest stopzetten. In alle andere gevallen waar sprake was van een echte hinder of gevaar konden de bewoners de situatie regulariseren.

Het project houdt in dat de postmannen degelijk worden geïnformeerd over de nieuwe reglementering en over de nodige middelen beschikken om op een objectieve manier de informatie van onreglementaire bussen aan de bewoners kenbaar te maken.

Er werd een procedure vastgelegd volgens dewelke de postbodes en de postmeesters moeten handelen. Uiteraard doet De Post daarbij ook beroep op het persoonlijk contact tussen de postbode en de bewoners om de moeilijke gevallen zonder incidenten te proberen oplossen.

02.03 Valérie De Bue (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse très complète. En ce qui concerne ma commune, nous avons été bien informés. J'avais lu dans la presse que certaines communes n'étaient pas informées mais, dans notre cas, nous avons eu l'information et elle a été répercutée dans les services concernés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le contrat de gestion avec la SNCB" (n° 1974)

03 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het beheerscontract met de NMBS" (nr. 1974)

03.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, les contrats de gestion liant l'État au groupe SNCB doivent être prochainement renouvelés. Ils se présentent comme le principal outil régissant les relations entre les entreprises ferroviaires belges et l'État, tutelle et également actionnaire. Ils définissent les droits et les devoirs respectifs, pour l'essentiel: les missions de service public que l'on attend des entreprises du groupe SNCB et la contribution financière qui lui est allouée à cette fin.

Ma question se veut d'ordre méthodologique. D'abord, quelles sont les obligations de résultat que devra respecter la SNCB, compte tenu des objectifs fixés par le pouvoir de tutelle?

Pouvez-vous me préciser, à cet égard, quels sont les mécanismes qui maintiennent ensemble tous ces éléments, à savoir les prestations de transport, l'accueil des voyageurs, le financement des investissements ferroviaires? Les contrats de gestion prévoient-ils une relation entre la dotation de l'État pour la mission de service public qu'est le transport des voyageurs et les prestations réellement exécutées? Autrement dit, des indicateurs de résultats sont-ils envisagés?

De plus, quels sont les principaux critères de qualité qui interviennent dans la définition de la mission: vitesse, fréquence et ponctualité des trains, accueil dans les gares, etc.?

Par ailleurs, les investissements qui seront programmés à charge de l'État font-ils l'objet d'analyses coût/bénéfice? Ces investissements sont-ils justifiés par le besoin de transports?

En somme, ce sont les conditions d'obligation de résultat que vous allez insérer dans le contrat de gestion qu'il m'intéresserait de connaître. De même, j'aimerais savoir à partir de quels indicateurs vous pourrez les

évaluer.

03.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cette question peut évidemment susciter de nombreuses discussions. C'est pourquoi, je vais vous donner une réponse résumée car lorsqu'on abordera le nouveau contrat de gestion, je ne doute pas du fait que beaucoup d'interrogations seront soulevées.

Comme vous l'avez très justement décrit, madame Snoy, le contrat de gestion fixe, d'une part, les prestations de service public qui doivent être effectuées par les entreprises publiques et, d'autre part, les contributions financières de l'État. Des suggestions sont parfois émises pour insérer certaines missions dans le contrat de gestion. À cet égard, je dois clairement vous dire que le management journalier reste de la responsabilité de l'entreprise. Cela ne peut donc faire l'objet de discussions ou de concertations.

Chaque entreprise publique du groupe SNCB conclut avec l'État un contrat de gestion détaillant ses propres prestations de service public. Il y a un contrat de gestion avec Infrabel, avec la SNCB Holding et avec la SNCB.

En ce qui concerne la SNCB, opérateur de transport ferroviaire, le contrat de gestion stipule que la SNCB garantit une offre d'au moins 200.000 trains-kilomètres par jour ouvrable ainsi qu'une série de prestations spécifiquement détaillées. La dotation d'exploitation allouée par l'État a été – et sera – fixée en fonction des prestations.

Vous avez également abordé les critères de qualité. Pour vous donner quelques exemples, dans le contrat de gestion actuel, on parle de qualité de l'infrastructure, de l'accueil des voyageurs, de la propreté, de la surveillance, de l'entretien, de mesures en faveur de personnes à mobilité réduite, du maintien d'un niveau de qualité élevé d'infrastructures mises à disposition des entreprises ferroviaires dans le but d'optimiser la vitesse commerciale, de l'accroissement du confort des voyageurs, de la limitation des perturbations du trafic, de l'amélioration de l'information en temps réel des clients, de l'accueil des voyageurs et du sentiment de sécurité, de la régularité et de la fiabilité du trafic.

La discussion actuelle concerne les indicateurs concrets, notamment en ce qui concerne le confort des usagers.

Le contrat de gestion actuel d'Infrabel comporte les dispositions suivantes en matière d'investissements. Dans chaque cas de développement ou d'extension d'infrastructures ferroviaires, l'importance et l'intérêt des projets sont évalués au regard de la politique de mobilité du gouvernement.

À cette fin, on utilise les critères suivants: l'impact sur la vitesse et la capacité – la vitesse car c'est un élément important dans l'attrait exercé par le rail dans le fait de le préférer à la voiture –; la régularité, qui est le point le plus important à nos yeux dans la négociation; la fiabilité de la circulation; les avantages attendus pour les sociétés de transports et l'amélioration de la sécurité. Pour Infrabel, la sécurité revêt un autre aspect que pour la SNCB Holding. Ces mots revêtent des significations différentes pour chacune des entreprises de la SNCB.

En outre, pour tous les nouveaux projets importants d'extension de la capacité des infrastructures ferroviaires d'un montant supérieur à 2,5 millions d'euros, Infrabel réalise une étude socio-économique et pour ses projets terminés, une évaluation ex-post. Par ailleurs, la loi du 13 février 2006 prévoit une évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement.

L'article 19 de la loi précitée prévoit ce qui suit. L'obligation prévue à l'article 6 s'applique aux plans et aux programmes dont le premier acte préparatoire formel est postérieur au 21 juillet 2004. Les plans et les programmes dont le premier acte préparatoire est antérieur à cette date et qui sont adoptés postérieurement au 21 juillet 2006 sont soumis à l'évaluation de leurs incidences environnementales à moins que le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, ne décide au cas par cas que cela n'est pas possible. En ce cas, la décision du Roi ainsi que sa motivation sont publiées au Moniteur belge et diffusées sur le portail fédéral. Les travaux d'investissement en cours ou planifiés relèvent tous du plan d'investissement 2001-2012 et ne sont donc pas soumis à cette loi. Les nouvelles dispositions légales s'appliquent progressivement aux nouveaux projets d'investissement Infrabel.

Le contrat de gestion entre l'État et la SNCB définit des mécanismes de planification des investissements

ferroviaires, de suivi et de contrôle de l'exécution. Cela inclut notamment l'établissement préalable de "business cases" avec estimation des coûts et des profits financiers et non financiers. Les investissements prévus sont réunis dans un plan d'investissement pluriannuel qui est la traduction des options stratégiques décrites dans le plan d'entreprise de la SNCB, notamment en matière de structure et de caractéristiques de l'offre de transport sur le réseau ferroviaire et dans les points d'accueil.

03.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Merci beaucoup pour ces précisions. Je suis contente d'entendre que des objectifs en matière de résultats quantitatifs sont fixés. Quant aux objectifs qualitatifs, on sent qu'il est encore difficile de les définir. En fait, vous aurez compris que ma question avait pour but de demander clairement que la dotation octroyée par l'État soit liée à l'atteinte par la SNCB de ses objectifs.

On a quelque peu l'impression que, jusqu'à présent, la SNCB bénéficie de sa dotation, quelles que soient les difficultés rencontrées et les insuffisances dont elle a fait preuve à certains moments. Je ne dis pas qu'elle porte la responsabilité de tout, mais je pense qu'il y a aussi des obligations contractuelles qui doivent être respectées et qui doivent permettre d'exercer une certaine pression. Pour mettre cette pression, il faut déterminer ces critères qualitatifs.

En ce qui concerne les plans d'investissements et le fait qu'ils soient soumis à une étude d'incidence environnementale, je pense que c'est maintenant devenu obligatoire. Il faut que ce soit fait de la façon la plus stricte possible. Je me pose également la question de savoir quel lien est fait avec le processus d'étude d'incidence par rapport au développement durable. Il serait peut-être intéressant aujourd'hui, étant donné que le ministre Magnette est également favorable à ces études d'incidence "développement durable", de coordonner les démarches d'évaluation.

Le **président**: Je voudrais insister pour que l'on s'impose une certaine discipline au niveau des temps de parole, sinon nous risquons d'être ici jusque 19.30 heures.

03.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ma question était très courte, monsieur le président!

Le **président**: Soyons concis, sinon nous devons encore programmer une réunion jeudi!

03.05 Inge Vervotte, ministre: Je voudrais encore ajouter que la croissance que la SNCB a connue ces dernières années était plus importante que ce qui avait été prévu dans le contrat de gestion. C'est un point délicat. Nous avons conclu un contrat de gestion, en prévoyant une certaine croissance et une dotation d'exploitation en conséquence. Mais la croissance a été plus forte que prévu. Cela ouvre naturellement un débat car ce n'était pas prévu ainsi dans le contrat.

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

04 Question de M. Olivier Chastel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mandats 'politiques' au sein des conseils d'administration des entreprises publiques" (n° 2017)

04 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de 'politieke' mandaten in de raden van bestuur van de overheidsbedrijven" (nr. 2017)

04.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, madame la ministre, ma question vise effectivement le fait, dans le chef de certains mandataires politiques, d'éventuellement remplir leur mission notamment au sein de conseils d'administration d'entreprises publiques par le biais de sociétés.

À l'heure où on parle de plus en plus de bonne gouvernance, d'éthique politique et de transparence, il semblerait que certains mandataires politiques, qui siègent d'ailleurs dans le conseil d'administration de diverses organisations (intercommunales, sociétés, entreprises, etc.), le fassent au travers d'une société, la plupart du temps leur société, leur sprlu, le cas échéant. Cela permet évidemment de faire de l'ingénierie fiscale et d'échapper aux limites de revenus fixées par la loi sur les mandats politiques.

Madame la ministre, vous avez la tutelle sur les entreprises publiques, au sein desquelles siège un certain nombre d'administrateurs issus du monde politique. Je souhaiterais que vous puissiez nous donner quelques éléments sur la situation dans les entreprises publiques quant à cette question et que vous nous disiez clairement si des administrateurs politiques siègent au sein des organes des entreprises publiques au nom de sociétés. Si tel était le cas, j'aurais voulu savoir comment vous considériez cette situation. Si vous la

considérez comme étant anormale, quelle est votre attitude face à ces administrateurs?

04.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, tout d'abord, les commissaires auprès des sociétés publiques, dans leur fonction de contrôle, ne m'ont pas, à ce jour, signalé de situation illégale. Néanmoins, comme vous le savez, cela n'a rien à voir avec la légalité ou l'illégalité. Là n'est pas le débat!

Je suis d'avis qu'un mandat dans un organisme public ou une société publique relevant de l'État fédéral devrait être intuitu personae. Toutefois, puisque ce n'est pas défendu par le Code des impôts sur les revenus, la possibilité juridique existe bel et bien de nommer une personne morale, notamment par arrêté royal lors de la nomination. Aussi, du point de vue fiscal, il est légal de facturer cette personne morale, après l'accord de l'inspecteur fiscal, au cas par cas.

En ce qui concerne Belgacom, les exigences de la charte du comité de rémunération et de nomination de Belgacom ne font référence qu'à des personnes physiques. Belgacom n'a pas connaissance de mandats d'administrateur, de gestionnaire ou encore de directeur dépendant de l'État fédéral qui soient exercés dans des entreprises publiques ou autres organismes publics par le biais d'interposition d'une personne morale. Vu que les exigences de la charte du comité de rémunération et de nomination de Belgacom ne font référence qu'à des personnes physiques, il n'existe pas de cas où les émoluments d'administrateur, de gestionnaire ou encore de directeur dépendant de l'État fédéral sont facturés par des sociétés.

Quant à la situation de La Poste, selon la politique interne, seules des personnes physiques peuvent exercer un mandat d'administrateur au sein de La Poste. Au sein de La Poste, aucun mandat n'est exercé par l'interposition d'une personne morale.

Il n'existe actuellement au sein de La Poste aucun cas d'émoluments d'administrateur facturés par des sociétés.

Pour le groupe SNCB, les statuts d'Infrabel et de la SNCB prévoient la possibilité de nommer une personne morale en qualité d'administrateur. Cette possibilité n'a pas été utilisée pour la désignation des membres du conseil d'administration d'Infrabel et de la SNCB. Néanmoins, le rapport annuel d'Infrabel a communiqué un cas pour lequel les émoluments d'un membre du conseil d'administration sont facturés par la société qui l'emploie; renseignement pris, il s'avère que depuis le 1^{er} janvier 2008, cette personne est payée comme une personne physique et ce, à sa propre demande.

En conclusion, les bonnes pratiques veulent que les mandats soient intuitu personae mais, comme vous le savez, ce n'est pas une obligation juridique. C'est surtout une question de bonne gouvernance.

Nous avons aussi pris contact avec le groupe SNCB pour uniformiser cette règle dans les entreprises publiques, comme Belgacom et La Poste. On veut avoir le même esprit et la même attitude dans les différents services publics.

04.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse en me réjouissant – je ne le savais pas – que le comité de rémunération de Belgacom excluait déjà depuis un certain temps ces pratiques.

Par ailleurs, je me réjouis que le seul cas révélé au sein du conseil d'administration d'Infrabel a pris fin le 31 décembre 2007 puisque la situation est régularisée depuis le 1^{er} janvier 2008. Il ressortait effectivement du rapport d'Infrabel qu'un administrateur percevait sa rémunération par le biais d'une société.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la lutte contre le sentiment d'insécurité sur le tronçon Bruxelles-Nivelles de la ligne de chemin de fer 124 qui relie Bruxelles et Charleroi" (n° 2137)

05 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de strijd tegen het onveiligheidsgevoel op het baanvak Brussel-Nijvel van spoorlijn 124 tussen Brussel en Charleroi" (nr. 2137)

05.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je voudrais revenir sur les problèmes d'insécurité, particulièrement sur la ligne 124, Bruxelles-Nivelles, qui comptabilisait encore 58 agressions en 2007 et était considérée comme la deuxième ligne la plus à risque.

Hélas, ce matin, à peine avais-je allumé la radio, que j'entendais de nouveau des problèmes entre la police et un accompagnateur, qui ont dégénéré et donné lieu à un mouvement de grève. Je voudrais en revenir au thème que vous avez déjà abordé en séance plénière, à l'heure des questions. Vous avez évoqué 44 mesures très concrètes que vous étiez disposée à détailler.

Je voudrais simplement connaître les moyens alloués et les mesures qui restent à appliquer:

- en matière de renforcement des effectifs en vue de contrôles systématiques des titres de transport;
- en matière de formation du personnel pour réagir aux comportements inciviques qui dérangent la clientèle, tels les pieds sur les banquettes ou des radios dont le volume est poussé à fond;
- en matière d'entretien des lieux d'accueil, de lutte contre les graffitis, de nettoyage de trains.

05.02 Inge Vervotte, ministre: Madame De Bue, les mesures générales mises en place par l'opérateur SNCB dans le cadre de la problématique des agressions, en particulier à la suite des agressions récentes sont notamment les suivantes:

- soutien individuel aux victimes des agressions (intervention des buddies, des chefs immédiats, des services de prévention et du personnel);
- poursuite de la mise en place du masterplan "agressions" rédigé en juin 2007, qui prévoit dix mesures proactives, par exemple la formation relative à la gestion des conflits et agressions, la création du groupe de travail paritaire "agressions", l'amélioration de la collaboration entre la direction B-Voyageurs nationale, B-Holding Securail et les services de police.

À côté de huit mesures préventives, comme l'organisation de contrôles d'accès, les campagnes de communication Securail, le projet Malaga, il existe trois mesures répressives dont la précision des compétences d'intervention de Securail, de DSPC, et de la police locale et 23 mesures curatives, comme l'intervention de buddies, le renforcement du personnel dans les trains à problèmes, le suivi judiciaire des dossiers, les visites aux procureurs du Roi afin de les sensibiliser à notre problématique, l'amélioration de la récupération des impayés en matière de voyage sans titre de transport valable, etc.

Outre le contrôle des titres de transport effectué par l'accompagnateur qui assure le service comme chef de bord ou agent de contrôle, le service d'accompagnement des trains organise des contrôles supplémentaires au moyen de la mise en place de brigades spéciales de contrôle. Il s'agit d'équipes de trois ou quatre accompagnateurs qui réalisent un contrôle plus approfondi des titres de transport. Si leur rôle reste commercial, ils sont non seulement très visibles, mais aussi à l'écoute des clients. Leur présence renforce le sentiment de sécurité de ces derniers et décourage la fraude et les incivilités. Toutefois, ils n'assurent pas un rôle d'agents de sécurité, mais participent aux plans d'action sur la ligne 124, dont est responsable le service de sécurité.

Je dois vous communiquer quelques chiffres sur les activités de BSC en 2007 sur cette ligne.

- Nombre de trains contrôlés par les brigades de contrôle: 2.438.
- Nombre de voyageurs de première classe contrôlés: 16.238.
- Nombre de voyageurs de deuxième classe contrôlés: 287.710.

La gestion de situations problématiques fait déjà l'objet de formations au sein de la Direction Voyageurs nationale. Au travers des formations "Attitude professionnelle-Professionele Houding", le personnel d'accompagnement est sensibilisé à la nécessité d'adopter des attitudes prudentes dans l'exercice de ses missions commerciales.

Des cours d'APH sont dispensés durant la formation fondamentale des accompagnateurs de train. Y sont notamment abordés les thèmes du service, de l'application du règlement, de la communication, des préjugés, de la gestion de comportements agressifs. Le personnel d'accompagnement en activité reçoit, pour sa part, une formation similaire, mais qui tient compte de son expérience du terrain.

Un groupe de travail concernant la ligne 124 a été constitué à l'initiative du "Corporate Security Service" et du dirco Bruxelles. Ce groupe rassemble tous les acteurs de la sécurité et les services de police fédérale et locale afin d'étudier tous les incidents s'étant déroulés à bord des trains qui circulent sur cette ligne et dans

les gares situées sur ce même trajet.

Des opérations FIPA ("Full Integrated Police Action") sont régulièrement organisées dans les transports en commun, y englobant la ligne 124.

Le comité de direction de la SNCB-Holding a donné son feu vert à l'engagement de fonctionnaires de prévention qui travailleront sur des projets à développer en partenariat avec des services de prévention locaux. Pour la ligne 124 et le district Sud-Ouest, l'agent siègera à Charleroi.

Le phénomène des agressions doit encore être analysé sous l'angle stratégique de manière plus approfondie afin de déterminer si les agressions envers le personnel de train sont la conséquence d'un défaut de titre de transport.

Si c'est le cas, il faudra déterminer les tronçons sensibles où les contrôles d'accès aux trains devront être renforcés.

Les agents du service de sécurité ferroviaire Securail sont assermentés et peuvent dresser des procès-verbaux pour les infractions à la législation ferroviaire. Les agents ne manquent pas de rappeler à l'ordre les contrevenants chaque fois que leur comportement laisse à désirer.

Un groupe de travail "graffitis" a été constitué au sein de la SNCB Holding afin d'étudier les mesures à prendre pour la lutte contre les graffitis. En 2006, la SNCB Holding a reçu des dotations d'État afin de prendre toute une série de mesures visant à combattre les graffitis. Parmi ces mesures figurent l'accélération du nettoyage des trains graffitis et la mise en place de clôtures dans les entrepôts où sont stationnés les trains la nuit afin d'éviter les graffitis sauvages et la réalisation d'un film didactique intitulé "Plus jamais" distribué dans plus de 1.200 établissements scolaires, afin de sensibiliser les jeunes aux conséquences de certains de leurs actes.

La direction Holding Patrimoine, qui est propriétaire de tous les bâtiments des gares, au nombre de 290, est chargée pour les 37 grandes gares du nettoyage des espaces publics et de l'entretien des quais et des couloirs sous voies qui sont la propriété d'Infrabel. Infrabel se charge de l'entretien des points d'arrêt non gardés et dispose à cet effet de 35 équipes "Network Intervention Team". Afin d'atteindre le niveau de qualité exigé, HPH dispose, dans chacune des gares du réseau, d'une équipe de nettoyage. De plus, une enquête de qualité du nettoyage est réalisée chaque mois. Les résultats pour le mois de janvier s'élèvent à 83%. Dans chaque zone de patrimoine, il y a des centres techniques qui sont entre autres chargés de l'entretien des bâtiments des gares, des quais et des couloirs sous voies. En ce qui concerne le nettoyage des trains, la SNCB a installé, depuis avril 2007, un service de nettoyage à bord des trains dénommé B-Clean. Ce service effectue un nettoyage en cours de route dans les 430 trains quotidiens durant la semaine et les 200 trains quotidiens durant le week-end. Les trains sont ainsi maintenus dans un état de propreté acceptable tout au long de la journée, ce qui permet aux usagers de voyager le plus confortablement possible.

La propreté est un des indicateurs pour lesquels je veux introduire de nouveaux systèmes lors de la négociation du contrat de gestion.

05.03 Valérie De Bue (MR): Merci, madame la ministre, pour cette réponse longue et complète. Le dispositif mis en place est assez impressionnant. Est-ce que ce plan a déjà une incidence sur le niveau d'agression? Est-ce qu'on voit déjà une amélioration?

C'est un sujet fort médiatisé. Il y a une grève et l'on grossit peut-être un peu le problème, mais dispose-t-on déjà d'une sorte de tableau de bord, de monitoring de la situation consécutivement à la mise en place de ce plan de sécurité?

05.04 Inge Vervotte, ministre: Oui. C'est suivi très concrètement. Le problème est évoqué lors de chaque comité de direction, avec un suivi des incidents et une évaluation. C'est donc bien une sorte de monitoring.

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

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "selectieve afvalinzameling door de NMBS" (nr. 2107)
- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dichtgemaakte vuilnisemmers in de Brusselse spoorwegstations" (nr. 2108)

06 Questions jointes de

- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collecte sélective des déchets par la SNCB" (n° 2107)
- M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les poubelles rendues inaccessibles dans les gares ferroviaires de Bruxelles" (n° 2108)

06.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, met uw toestemming zal ik beide vragen samen stellen. Ze zijn wel uiteenlopend van aard, maar hebben betrekking op dezelfde materie.

Mevrouw de minister, de ecologie viert hoogtij in dit land. Er is geen gemeente in Vlaanderen of er is gescheiden afvalophaling. Ik heb geen enkele reden om aan te nemen dat dat in het Franstalige landsgedeelte anders zou zijn. Het is wel merkwaardig dat de, naar mijn bescheiden mening, grootste bezitter van vuilnisemmers van heel het land, de NMBS - er staan vuilnisemmers in alle stations en op alle treinen - daaraan niet meedoet. Dat is des te eigenaardiger, omdat een heel deel van het afval dat mensen achterlaten in stations en op treinen - waar het niet mag, maar het gebeurt er toch - uit krantenpapier en tijdschriften bestaat.

Met andere woorden, men zou op zijn minst kunnen verwachten dat er een gescheiden afvalophaling is voor papier. Ik denk dat men dan ruim meer dan de helft van het afval dat bij de NMBS terechtkomt, zou kunnen verwijderen. Dat zou volgens mij voor de ecologie een goede operatie zijn, misschien zelfs voor de financiën van de NMBS, hoewel dat papier niet veel meer waard is.

Ik geef een voorbeeld. In het metrostation onder het Zuidstation in Brussel is er al gescheiden afvalophaling. Woorden wekken, voorbeelden trekken. Ik zou durven te vragen dat de NMBS zich in dit geval spiegelt aan wat in de Brusselse metro gebeurt.

De tweede vraag gaat eveneens over afvalcontainers en afvalbakken, mevrouw de minister. Sinds december zijn de vuilnisemmers die zich in de Brusselse NMBS-stations bevinden, volledig gesloten. Dat heeft alles te maken met het terreuralarm dat toen werd uitgevaardigd. Men nam wellicht aan dat in zo'n afvalcontainer gemakkelijk een bom kan worden geplaatst.

Wij zijn nu drie maanden later. Ik heb de indruk dat wij op dat vlak toch minder hoeven te vrezen. Bovendien is het officiële alarm een heel stuk naar beneden gehaald qua gradatie. Ik wou u vragen wanneer men opnieuw gebruik zal kunnen maken van de afvalcontainers. Het is wel een beetje gek dat men ze sluit om veiligheidsredenen, maar na een tijd beginnen de mensen er toch hun kranten op te leggen. Het is nu al zover gekomen dat in verschillende Brusselse stations op die gesloten afvalcontainers kartonnen dozen staan om die kranten in te kunnen leggen.

Met andere woorden, die maatregel is op dat vlak achterhaald. Ik wil er bovendien uw aandacht op vestigen dat zij waarschijnlijk toch niet zo efficiënt is als men denkt. Wanneer het erop aankomt om ergens een semtexbom of een plasticbom weg te moffelen, kan ik u een heel aantal plaatsen aanbevelen in de stations die op dat vlak minder zichtbaar zijn. Ik vestig uw aandacht erop dat bijvoorbeeld de grote borden waarop de tijdsregeling van de treinen wordt aangekondigd, zich op ongeveer 10 centimeter van de muur bevinden. Men kan daar dus van alles achter wegstoppen. Als men zoveel schrik heeft voor aanslagen, zou men daarvoor misschien ook maatregelen kunnen nemen.

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

06.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Van den Eynde, de beheersovereenkomst tussen de Staat en NMBS Holding bepaalt dat in 11 stations beheerd door Patrimonium, het nodige moet worden gedaan voor de selectieve ophaling van huisvuil, dus respectievelijk PMD-verpakkingen, papier en karton, glas en restafval. Op dit moment wordt in het station Oostende de selectieve ophaling al toegepast. Ook in het station Brussel-Zuid zijn er containers aanwezig, maar die moesten wegens het terreuralarm worden gesloten.

Eerlang zullen de nieuwe projecten worden opgestart in de stations Charleroi en Ottignies. De directie BE Reizigers Nationaal wacht de resultaten van de testfase af om ook in de stations die onder haar

bevoegdheid vallen, selectieve afvalinzameling in te voeren.

Het papier – kranten en tijdschriften – wordt meestal vandaag al gescheiden opgehaald.

Inzake de vuilnisemmers, waar u naar verwijst, het bepalen van het niveau van een terreurdreiging en de daarmee gepaard gaande maatregelen zijn niet de bevoegdheid van de NMBS-groep. De maatregelen, onder andere het sluiten van de vuilnisbakken, werden opgelegd door het crisiscentrum van de regering en zij blijven van kracht tot nader bericht.

06.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik neem best aan dat terreur niet uw bevoegdheid is. Dat lijkt mij uw genre niet te zijn. Dat belet niet dat het nut van bepaalde maatregelen in twijfel kan worden getrokken en dat zij alleszins het comfort, waar de reiziger naar mijn mening recht op heeft, niet in de hand werken. Dat is één zaak.

Inzake de afvalophaling zijn er inderdaad enkele proeven op dit ogenblik, maar ik stel de vraag: waarom moet men nog proeven doen? Iedereen weet dat gescheiden afvalophaling iets positiefs is voor het milieu. Dus zou men toch vrij snel moeten kunnen overgaan tot de veralgemening van die maatregel.

Inzake de ophaling van het papier haalde u onder meer het voorbeeld van het station Brussel-Zuid aan. U mag het mij niet kwalijk nemen, ik kom al bijna 20 jaar dagelijks in Brussel aan via het Zuidstation, maar – het zal wel aan mij te wijten zijn – veel heb ik er nog niet gezien, van die aparte ophaalbakken. Als u het zegt, geloof ik u. Ik zal er speciaal naar gaan zoeken. Ik zal mijn loop meenemen, of mijn verrekijker.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conséquences dues au retard des trains en direction de l'aéroport de Zaventem" (n° 2154)**

- **M. Olivier Chastel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards sur la ligne SNCB Charleroi-Bruxelles" (n° 2350)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le traitement des problèmes de retard de train par la SNCB" (n° 2523)**

- **M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes techniques de la SNCB" (n° 2738)**

07 Samengevoegde vragen van

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de vertragingen van de treinen naar de luchthaven van Zaventem" (nr. 2154)**

- **de heer Olivier Chastel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de vertragingen op de NMBS-lijn Charleroi-Brussel" (nr. 2350)**

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de manier waarop de NMBS de treinvertragingen aanpakt" (nr. 2523)**

- **de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de technische problemen bij de NMBS" (nr. 2738)**

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, les trains en transit par la gare de Bruxelles-Midi sont, probablement à cause de travaux de réfection des voies, l'objet de retards pouvant aller jusqu'à une demi-heure. Ce n'est certainement pas sans conséquence pour nombre de voyageurs qui doivent prendre des correspondances pour d'autres moyens de transport.

Le problème est particulièrement aigu pour les personnes se rendant à l'aéroport de Bruxelles-National. En effet, tout retard excessif empêche le voyageur de prendre son avion. Outre le dommage causé aux personnes qui se déplacent pour des raisons professionnelles, il faut rappeler les conséquences financières pour tous les passagers en termes de non-remboursement du billet d'avion.

Madame la ministre, pouvez-vous nous rassurer sur le fait que les trains à destination de Zaventem bénéficient d'un traitement particulier afin de limiter au maximum leur retard éventuel? Je ne sais d'ailleurs pas si ce traitement se traduit par la suppression des trains, comme ce fut le cas ce matin pour le trajet entre Mons et Zaventem. Je conviens néanmoins que cette situation est exceptionnelle.

Si ce n'est pas encore le cas, pourriez-vous intervenir auprès de la SNCB afin que les trains en question arrivent à l'heure? Pourriez-vous intervenir également auprès du service des réclamations pour que les voyageurs empêchés de prendre leur avion puissent voir leur billet remboursé eu égard au retard imputable aux problèmes de circulation ferroviaire?

07.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, madame le ministre, dans le même registre, la ligne Charleroi-Bruxelles semble être mise en évidence par le site "navetteurs.be" puisque les trains sont perpétuellement en retard sur cette ligne.

Comme vous le savez, les statistiques sont récoltées par des dizaines de ce qu'ils appellent "correspondants de ligne". Ce site "navetteurs.be" met en évidence que 70% des trains accusaient en janvier un retard de plus de 5 minutes sur les lignes Soignies - Bruxelles et Braine-le-Comte - Bruxelles. Sur la ligne Charleroi-Bruxelles, les retards moyens mesurés sont tous supérieurs à 10 minutes – je le répète, des retards moyens mesurés à plus de 10 minutes! C'est à se demander qui prend encore le train pour aller travailler quand on sait qu'en moyenne, on arrive tous les matins 10 minutes en retard.

07.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, tel est l'inconvénient quand on a des parlementaires qui prennent le train tous les jours! Ils sont sur la balle.

Voulant prendre le train de 9.08 heures le 25 février 2008 pour me rendre à Bruxelles depuis Braine-le-Comte, je me suis vu attendre, sans explication aucune, pendant de longues minutes avant que ne soit indiqué par haut-parleur que finalement, il me faudrait prendre l'omnibus de 9.40 heures sur une autre voie – comme ce matin d'ailleurs – sans qu'il soit donné à aucun moment une explication sur les raisons de ce changement ni surtout sur le retard des trains de 8.32, 9.08 et 9.32 heures.

Ayant changé de voie et, assis dans le train en attendant le départ, j'ai vaguement entendu une information donnée par les haut-parleurs du quai indiquant que finalement sur la voie habituellement prévue pour les trains de 8.32, 9.08 et 9.32 heures, ce dernier allait quand même arriver en gare. Aucune information par les haut-parleurs intérieurs du train. J'ai voulu sortir pour changer à nouveau de train, prendre le plus rapide et premier à partir et me suis retrouvé devant les portes du train impossibles à ouvrir. Après un moment d'angoisse partagée par d'autres voyageurs, elles ont fini par se déverrouiller et j'ai pu changer de quai. Je ne vous dis pas le stress provoqué pour les personnes âgées.

En sollicitant un agent de quai, j'ai enfin pu savoir les causes de ces retards et changements, à savoir un déraillement à Jurbise je crois.

Le train de 8.32 heures est finalement parti à 9.50 heures.

Madame le ministre, ne serait-il pas possible, lorsque ces événements se produisent puisque la voie d'accès est bloquée par un train en cours de dégagement, que la SNCB envoie en express un train depuis Bruxelles assurant ainsi la desserte des gares entre le lieu de l'accident et Bruxelles? Nombre de gens qui se rendent à leur travail se sont ce jour-là retrouvés dans de grandes difficultés avec une heure, une heure et demie, voire deux heures de retard.

En outre, madame le ministre, pourriez-vous demander à la SNCB d'améliorer la qualité de sa communication envers les voyageurs sur les retards et leurs causes surtout en une période où ces derniers sont de plus en plus nombreux? Cela dissuaderait peut-être nombre de ses clients de retourner vers l'utilisation de leur véhicule personnel, ce que nous souhaitons tous éviter.

07.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, des retards pouvant atteindre la demi-heure lors de la traversée de la jonction Nord-Midi ne peuvent être imputés à des travaux ou à la gestion du trafic des trains. Des retards importants sont toujours le fait d'incidents ou d'avaries de diverses natures. Lors de la gestion de ces incidents ou avaries, la priorité est toujours accordée aux voyageurs qui empruntent les trains à destination de l'aéroport de Bruxelles-National. Une solution est recherchée le plus vite possible, éventuellement via un transfert vers un autre train ou via un service de bus, si les voies à destination de l'aéroport sont obstruées.

L'offre de trains entre Bruxelles et l'aéroport de Bruxelles-National est importante, à savoir quatre trains par heure tout au long de la journée. Cela n'empêche toutefois pas que dans certaines circonstances, une solution ne puisse être immédiatement trouvée. C'est par exemple le cas lorsqu'un train est bloqué sur une

voie à la suite d'un problème technique ou d'un accident. Si les voyageurs à destination de Bruxelles-National encourent un retard important, ils peuvent bénéficier du régime compensatoire élaboré dans le cadre de l'article 47 du troisième contrat de gestion entre la SNCB et l'État belge. Comme vous le savez, ce régime de compensations est renégocié actuellement.

Les statistiques du site www.navetteurs.be sont basées sur la communication volontaire d'expériences de voyages en train. Il est évident que les clients qui ne sont pas véritablement satisfaits font l'effort de communiquer leur expérience négative. Les clients satisfaits ne prennent généralement pas cette peine. Ces statistiques se basent sur des instantanés partiels et rendent dès lors une image particulièrement tronquée de la situation.

Les statistiques de ponctualité d'Infrabel sont basées sur un mesurage de tous les trains lors de leur arrivée en gare de destination. Les trains qui empruntent la jonction Nord-Midi sont également évalués dans la première gare de cette jonction.

La ponctualité sur la ligne 96 atteignait en janvier 2008 un taux de 94,2% à l'arrivée à Bruxelles. Le retard moyen à l'arrivée à Bruxelles s'élevait à 1 minute et 22 secondes. Durant la pointe du matin, la ponctualité était de 85,9% et le retard moyen par train était de 2 minutes et 46 secondes.

Sur la ligne 124, la ponctualité à l'arrivée à Bruxelles a atteint durant le même mois un taux de 85,5%. Le retard moyen de tous les trains à l'arrivée à Bruxelles était de 2 minutes et 35 secondes. Durant la pointe du matin, la ponctualité affichait un taux de 80,2% et le retard moyen s'élevait à 3 minutes et 18 secondes.

Ces pourcentages précités sont des chiffres bruts, c'est-à-dire sans neutralisation des grands travaux d'investissement et des cas de force majeure. Les chiffres de ponctualité pour l'ensemble du réseau atteignaient sans neutralisation un taux de 90,7% en janvier 2008. La ponctualité globale pour l'année 2007 peut être consultée sur le site web www.infrabel.be. De même, des données relatives à la ponctualité des lignes principales, aux causes des perturbations du trafic ferroviaire et à la ponctualité aux heures de pointe et aux heures creuses sont notamment disponibles sur ce site.

Comme dit lors de nos précédentes discussions en commission, un nouvel indicateur de ponctualité sera synthétisé lors du nouveau contrat de gestion. Il est clair qu'il y a une différence entre la ponctualité pendant les heures de pointe ou pendant les heures creuses. Ces méthodes seront revues

Le 25 février 2008, le train IC-F 1708 à destination de Liège-Guillemins a quitté Braine-le-Comte à 10.25 heures, soit avec 77 minutes de retard suite à un accident de freinage d'un train de marchandises entre Jurbise et la bifurcation Jurbise. À noter qu'il ne s'agissait en aucun cas d'un déraillement.

Le groupe SNCB s'efforce toujours de prendre les mesures les plus adéquates pour l'acheminement des voyageurs, telles que, par exemple, la mise en service d'une navette lorsque cela est possible. En effet, il faut savoir que l'ensemble du matériel et du personnel est utilisé pour assurer le trafic en heures de pointe matinales et vespérales. Il n'est donc pas aisé de trouver du matériel et du personnel encore disponible pour la mise en service d'un train supplémentaire. D'autres facteurs entrent également en ligne de compte, entre autres, la connaissance du matériel et de la ligne par le conducteur dépêché sur place et la compatibilité des signaux.

L'information est, au sein du groupe SNCB, une priorité essentielle pour laquelle des moyens importants sont mis en œuvre. En cas de trafic perturbé, la cause des retards des trains doit être annoncée. Le personnel concerné est régulièrement sensibilisé à la qualité des annonces diffusées à la clientèle. Malheureusement, les annonces en gare de Braine-le-Comte n'étaient pas enregistrées et il n'est, dès lors, pas possible de vérifier si celles-ci ont été effectuées suivant la directive prescrite. Sachez que la communication est un point focal lors des négociations pour le contrat de gestion. J'ai en outre commandé une étude de la structure du groupe SNCB dans laquelle la gestion de la communication sera aussi traitée et représentera un point important.

07.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour toutes ces informations. Effectivement, la communication est importante et je me réjouis que, par le biais des questions-réponses, un effort sera plus que probablement encore consenti et accentué dans cette matière.

La situation des trains de et vers Zaventem est un point important. Nous avons la chance d'avoir à Braine-le-

Compte un train par heure qui va jusque l'aéroport de Zaventem. Malheureusement, ce matin encore, les trains de 8.32 heures et de 9.32 heures ont tout simplement été supprimés. Aujourd'hui était une journée spéciale, je vous l'accorde. Néanmoins, la seule alternative proposée était l'omnibus. Inutile de vous dire que certaines personnes ont été "vues", si j'ose dire!

Pour les retards, j'entends bien: je peux imaginer qu'il n'est pas facile pour la SNCB qui connaît – et je m'en réjouis – un regain important de voyageurs, d'à la fois rencontrer cette affluence, outre l'obligation de travaux à réaliser sur les lignes, plus la commande et l'achat de nouvelles voitures. Il n'empêche que pour la crédibilité de la SNCB, c'est fondamental.

07.06 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse. En effet, on peut mettre en cause l'approche scientifique des statistiques émises par le site www.navetteurs.be. Cependant, je vous avoue qu'à la longue, à force de poser des questions dans cette commission sur les aspects qualitatifs de la SNCB, j'ai envie de faire davantage confiance à ce site qu'aux statistiques officielles de la SNCB.

Quand on dit que certaines statistiques sont tronquées, quand on comprend ce que la SNCB parvient à faire dire aux chiffres produits par les statistiques internes, je suis ravi de savoir que vous voulez remettre à l'honneur les aspects de qualité, de ponctualité et de communication de ces éléments.

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

08 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geluidsoverlast van startende en warmdraaiende treinen in Turnhout" (nr. 2161)

08 Question de M. Jan Mortelmans à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nuisances sonores causées à Turnhout par la mise en marche et le préchauffage des trains" (n° 2161)

08.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de buurtwerking "De Gulden Vellekens" organiseert opnieuw een handtekeningenactie tegen de geluidsoverlast van opstartende en warmdraaiende dubbeldekstreinen in de buurt van de Hollandsestraat. Volgens de buurtwerking gebeurt het vaak dat de treinbestuurders om vier uur 's ochtends hun machines laten warmdraaien ter hoogte van de Hollandsestraat. Sommige buurtbewoners kunnen daardoor niet meer slapen.

Het is trouwens niet de eerste keer dat dit onderwerp hier ter sprake komt, want in maart en april van vorig jaar werden hierover door verschillende collega's reeds vragen gesteld. Toen deelde staatssecretaris Tuybens ons het volgende mee. Ten eerste, het warmdraaien is een noodzakelijk kwaad om condensatievocht te verdrijven. Ten tweede en wat Turnhout betreft, zouden de treinstellen 200 à 300 meter verder opstarten en warmdraaien waardoor die problematiek zou zijn opgelost.

Uit de pers verneem ik dat de treinstellen inderdaad wat verder starten maar dat ze dan onmiddellijk naar het station rijden om daar dan onder de slaapkamerramen verder op temperatuur te komen met de bekende gevolgen.

Als de buurtwerking vraagt of het niet mogelijk is om de treinen 200 à 300 meter naar achteren te plaatsen, doet men dat natuurlijk niet om dit resultaat te krijgen maar wel om het opstarten en ook het warmdraaien daar te laten gebeuren.

De buurtbewoners zijn ook niet echt tevreden over de communicatie. Als zij een brief sturen, krijgen zij gewoonlijk een brief terug waarin staat dat de klacht werd ontvangen of dat de brief is aangekomen, en dat men erover zal nadenken. Verder gevolg wordt er nooit aan gegeven.

Ik heb drie vragen, mevrouw de minister.

Ten eerste, welke maatregelen worden eventueel getroffen om de overlast voor de buurtbewoners tot een minimum te beperken?

Ten tweede, wat gebeurt er met het alternatief dat door de buurtwerking werd voorgesteld?

Ten derde, hoe kan de communicatie vanuit de NMBS worden verbeterd?

08.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, collega's, naar aanleiding van de klachten werd door alle diensten van de NMBS-groep die betrokken zijn bij de spoorwegexploitatie in Turnhout ter plaatse opnieuw een evaluatie uitgevoerd van de mogelijkheden om wijzigingen door te voeren in de exploitatie om de hinder voor de omwonenden te beperken, zonder uiteraard de regelmaat van het treinverkeer te hypothekeren.

Wij zijn uiteraard zeer gevoelig voor deze problematiek en wij willen er ook al het mogelijke voor doen. De verschillende suggesties van de omwonenden zijn dan ook opgenomen in de overwegingen. Op basis van deze evaluatie werd de wijze waarop de treinen worden uitgeweken aangepast sinds 25 februari. Wij hopen dat deze maatregelen een verbetering zullen betekenen voor het merendeel van de omwonenden.

08.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik heb het slot van uw antwoord niet begrepen, omdat iemand naast mij in gesprek was.

08.04 Minister **Inge Vervotte**: Ik vat het nog eens samen. Er is overleg geweest met de betrokkenen. De bewoners hebben suggesties gedaan. Die suggesties zijn mee in overweging genomen. Sinds 25 februari is er een nieuwe werkwijze. Wij hopen dat de situatie sindsdien is verbeterd.

08.05 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik dacht dat er al een afspraak was, want voormalig staatssecretaris Tuybens heeft gezegd dat er een oplossing bestaat. De treinen moeten gewoon daar warmdraaien en als ze echt vertrekken, moeten ze naar het station rijden. Als het die oplossing is, dan is dat natuurlijk een goede oplossing. Ik weet niet welke andere oplossing er nog uit de mouw zou kunnen komen. Ik zal het in ieder geval verder bekijken. Ik denk dat de treinbestuurders er gewoon op de hoogte van moeten worden gebracht dat zij daar moeten blijven en vertrekken wanneer het tijd is. Dan is volgens mij de situatie opgelost. Laat ons hopen dat het probleem nu is opgelost.

08.06 Minister **Inge Vervotte**: Dat zou sinds 25 februari het geval moeten zijn.

08.07 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik zal het bekijken. Ik dank u voor uw antwoord.

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

09 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de laattijdige betalingen van facturen wat de overheidsbedrijven betreft" (nr. 2204)**

09 **Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le retard dans le paiement de factures par le département des Entreprises publiques" (n° 2204)**

09.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben al verschillende vragen gesteld aan diverse ministers om te zien of het probleem ook rijst bij andere overheidsdiensten. U hoeft zich dan ook absoluut niet geïnteresseerd te voelen, zoals ik al eerder heb gezegd. Vandaar mijn vragen vandaag over de situatie bij de overheidsbedrijven. De vraag is of zich daar ook gelijkaardige problemen voordoen naar aanleiding van al dan niet laattijdige betalingen van facturen, vandaar opnieuw dezelfde lijst met concrete vragen.

Ten eerste, hoeveel bedroeg de totale som aan openstaande facturen bij de diverse overheidsbedrijven op 31 december 2007 en hoeveel was dat in januari 2008? Die vraag wordt gesteld omdat we door het ankerprincipe vaak zien dat er een verschuiving is van de facturen naar het begin van het volgende jaar.

Ten tweede, hoeveel facturen werden te laat betaald door de overheidsbedrijven in de periode januari 2007 tot januari 2008? Wat is de gemiddelde duur van de overschrijding van de betaaltermijn?

Ten derde, welk totaalbedrag zouden de laattijdig betaalde facturen kunnen vertegenwoordigen?

Ten vierde, hoelang moet een leverancier gemiddeld wachten tussen januari 2007 en januari 2008 vooraleer

de facturen worden betaald? Wij stellen vast dat bij verschillende overheidsdiensten de termijn fors kan verschillen, van een dertigtal dagen tot een tachtigtal dagen. We zijn benieuwd welk dit cijfer is bij de overheidsbedrijven.

Ten vijfde, wat zijn de meerkosten voor de overheidsbedrijven als gevolg van eventuele laattijdige betaling van facturen? Dan heb ik het over boetebedingen, intresten en eventuele invorderingskosten.

Ten zesde, zijn er reeds leveranciers overgegaan tot gerechtelijke invordering van niet-betwiste facturen? Zo ja, voor welke bedragen? Werden er reeds vonnissen geveld in het nadeel van overheidsbedrijven?

Ten zevende, als er vertraging is, wat zijn dan de oorzaken van laattijdige betaling?

Ten achtste, indien het probleem zich voordoet, welke maatregelen hebt u dan ondertussen getroffen om ervoor te zorgen dat er een einde wordt gesteld aan deze laattijdige betalingen?

09.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, laten wij eerst het totaalsaldo van de openstaande facturen op 31 december 2007 bekijken. "Openstaand" wil niet zeggen "te laat". Daar komen we straks op terug. In het andere geval zouden we bij het bekijken van de cijfers even schrikken.

Bij De Post is dat 42.817.165,61 euro, waarvan 3.120.804,05 euro aan geassocieerde bedrijven. Bij Belgacom is dat 83.674.993 euro. Voor de NMBS Holding gaat het om 135.291.858,33 euro. Voor Infrabel is dat 190.770.351,85 euro en voor de NMBS 269.607.942,09 euro.

Bekijken wij daarna het totaalsaldo van de openstaande facturen op 31 januari 2008.

Voor De Post is dat 13.560.038,20 euro, waarvan 2.893.827,96 euro aan geassocieerde bedrijven. Voor Belgacom is dat 95.086.170 euro. Voor de NMBS Holding gaat het om 140.715.268, 90 euro. Voor Infrabel is dat 143.788.493,48 euro en voor de NMBS 252.906.953,80 euro.

Wat betreft het antwoord op deel A van uw tweede vraag, voor Belgacom is dat niets. Het tweede gedeelte van uw vraag is dus zonder voorwerp.

Voor Belgacom is uw derde vraag zonder voorwerp. Voor de NMBS geldt voor de tweede en de derde vraag dat de cijfers, zoals ik ook al bij het andere antwoord zei, meer opzoekingswerk vereisen. De gegevens kunnen in een later stadium via een schriftelijke procedure worden verstrekt.

Voor De Post luidt het antwoord op uw vierde vraag als volgt. Globaal bekeken is het aantal facturen dat op tijd werd betaald, gestegen van 20,2% in het eerste kwartaal van 2007 naar 66,2% in het vierde kwartaal van 2007. De gemiddelde overschrijding van betalingstermijnen bedroeg 26 dagen in 2007. Voornoemde overschrijding was in het laatste kwartaal gezakt naar 18 dagen.

Voor Belgacom werden de contractuele betalingstermijnen – respectievelijk 30 of 45 dagen – gerespecteerd.

De NMBS Groep heeft alle financiële organisaties op een zodanige manier opgezet dat de wettelijke termijnen in principe worden gerespecteerd.

Wat betreft uw vijfde vraag, de kostprijs voor laattijdige betalingen gedurende de periode januari 2007-januari 2008 bedroeg voor De Post 600,25 euro.

Voor Belgacom is dat zonder voorwerp gezien het naleven van de wettelijke termijnen. Voor de NMBS heb ik een overzicht van de meerkosten als gevolg van laattijdige betalingen op maandelijkse basis. Ik zal u dat op papier bezorgen. Nu zal ik alleen het totaal meegeven. Het totaal voor de NMBS Holding is 140.940 euro en voor Infrabel gaat het om een bedrag van 171.722,67 euro. De NMBS heeft meerkosten in twee dossiers: voor het ene dossier is dat 2.447, 36 euro en voor het andere 114,24 euro.

Op uw zesde vraag is het antwoord neen.

Ten zevende, over De Post. De oorzaak ligt vooral bij administratieve en organisatorische problemen van de leveranciers en internetdiensten. Er zijn acties genomen om ze weg te werken. Bij Belgacom is dat zonder voorwerp. Bij de NMBS treden er geen vertragingen op in de betalingsprocedures. Indien dat toch gebeurt,

heeft dat te maken met geschillen of een laattijdige ontvangst van facturen.

Ten achtste, over de implementatie van het project order to pay bij De Post. Concreet betekent dit de geautomatiseerde administratieve behandeling van de bestelbon tot de betaling van de factuur ten einde de betalingstermijn te verkorten. Voor Belgacom zijn de maatregelen dus niet nodig. Voor de NMBS treden er normaal geen vertragingen in betalingsprocedures op. Als dit toch gebeurt, heeft dit te maken met geschillen of laattijdige ontvangsten van de facturen.

09.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, ik dank u voor het vele cijfermateriaal dat ik eens rustig zal nakijken. U overvalt mij nu met al die cijfers.

Ik stel vast dat er toch een verschil is tussen de overheidsbedrijven. Bij Belgacom is de situatie blijkbaar vrij goed. Men heeft daar blijkbaar een goed systeem ontwikkeld om alles tijdig te betalen, wat uiteraard een goede zaak is. Bij andere overheidsdiensten duiken er soms wel problemen op.

Ik denk dat het belangrijk is dat zowel de overheid als de overheidsbedrijven alle mogelijke inspanningen doen om facturen tijdig te betalen. Uiteindelijk kan dit leiden tot meerkosten, waarvan u ook een opsomming hebt gegeven. Dat is geld dat verloren is en dat nuttig kan worden gebruikt voor de diensten die de overheidsbedrijven moeten leveren.

Bovendien zijn heel wat leveranciers daarvan afhankelijk. Leveranciers die grotendeels afhankelijk zijn van bestellingen van overheidsdiensten zouden wel eens in de problemen kunnen komen wanneer sommige facturen te laat worden betaald. Ik zou u daarom toch willen vragen om ervoor te zorgen dat de overheidsbedrijven zich zo organiseren dat vertragingen in de betalingen van de facturen zich in de toekomst niet meer voordoen.

09.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Van Hecke, ik deel uw visie, maar niet de analyse. Ik denk dat de overheidsbedrijven in deze niet het lelijke eendje in de bijt zijn, en zeker en vast een politiek voeren die juist de bedoeling heeft om de facturen correct te betalen, wat trouwens ook concreet blijkt.

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

10 Question de M. Olivier Chastel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le bilan des investissements de la SNCB pour 2007" (n° 2255)

10 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de balans van de NMBS-investeringen in 2007" (nr. 2255)

10.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, ma question porte sur le bilan des investissements 2007 de la SNCB, étant donné que, le 18 février dernier, le Moniteur belge publiait un arrêté royal du 14 décembre 2007 relatif au versement sur le compte du Fonds des investissements ferroviaires des moyens d'investissement non utilisés par le groupe SNCB.

À la lecture de cet arrêté royal et, en particulier, de son considérant relatif au rapport d'avancement des trois sociétés du groupe, il apparaît, madame la ministre, que 134,1 millions d'euros des moyens d'investissement disponibles pour 2007 ne pourront pas être utilisés ou ne l'ont pas été.

Enfin, pour le 31 janvier 2008, la SNCB devait présenter au gouvernement son rapport relatif à la gestion du Fonds d'investissements ferroviaires. Pouvez-vous nous indiquer si ce rapport a été présenté?

Faut-il considérer que 25% des possibilités d'investissement - pour 2007: 134,1 millions d'euros - sont perdues?

La gestion financière du groupe SNCB est-elle optimale à vos yeux? Je citerai un exemple: le holding, endetté pour un montant de plus de 3 milliards d'euros, emprunte pour Infrabel, dont la trésorerie comporte un excédent de 750 millions d'euros. Pour ma part, cela me semble assez paradoxal.

Au vu de ces différents éléments, estimez-vous que la dotation de la SNCB doit être ou non revue?

10.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le rapport relatif à la gestion du Fonds

d'investissements ferroviaires m'a été adressé en date du 30 janvier dernier. Les investissements non réalisés en 2007 ne doivent pas être considérés comme perdus. Ces derniers sont reportés et inclus dans le programme d'investissements 2008.

Le groupe SNCB gère les fonds reçus de l'État en "bon père de famille" pour l'accomplissement de ses tâches de service public. Les fonds disponibles à la fin 2007 correspondent en bonne partie à des dotations reçues et non encore dépensées, mais pour lesquelles sont pris des engagements futurs en investissements et en exploitation.

Les montants empruntés par la SNCB Holding en faveur d'Infrabel correspondent à des accords pour le financement des travaux TGV et des projets d'investissements prioritaires.

Conformément au contrat de gestion en application et à celui en discussion, les dotations d'exploitation et d'investissement du groupe SNCB sont alignées sur le plan d'entreprise et le plan d'investissement pluriannuel.

10.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier Mme la ministre pour sa réponse et pour sa vision optimiste, puisque ces moyens ne sont, d'après elle, pas perdus mais reportés. Cependant, à force de reporter des investissements non négligeables d'année en année, j'avoue qu'il y a de quoi perdre son latin, au vu de toutes les programmations pluriannuelles des investissements de la SNCB.

Je ne vous cache pas que c'est une raison pour laquelle il conviendrait d'organiser un audit financier de la maison. À cet égard, notre décision de la semaine dernière, relativement à un audit de la Cour des comptes, me semble de plus en plus nécessaire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aantal toegewezen zaken aan het advocatenkantoor Uyttendaele, Gérard et associés" (nr. 2297)

11 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre d'affaires confiées au bureau d'avocats Uyttendaele, Gérard et associés" (n° 2297)

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, tijdens de vorige regeerperiode, met een paarse regering zoals u wel weet, hadden we een minister van Justitie, wiens echtgenoot nog steeds professor is aan de ULB, en advocaat. Dat zal allemaal wel zorgen voor het nodige beleg op de boterhammen van het gezin. Het was echter mijn indruk, toen, dat de voornaamste bron van inkomsten van de betrokken heer eruit bestond dat hij het echtelijk bed deelde met de minister van Justitie.

Wij hebben toen, naar aanleiding van een aantal geruchten, een reeks vragen gesteld aan alle ministers en staatssecretarissen. Zo heb ik kunnen achterhalen dat er ten minste 12 miljoen voormalige Belgische frank werd uitbetaald aan erelonen aan betrokkene tijdens die legislatuur. Ik zeg "ten minste", want bepaalde ministers hebben niet geantwoord en andere slechts gedeeltelijk. Bovendien was een aantal dossiers hangende, waarover nog geen antwoord kon worden gegeven.

Wij dachten dat dit verhaal een einde had gevonden naar aanleiding van de verandering van de regering. Enkele weken geleden mochten wij echter vernemen dat betrokkene een strategisch plan had uitgekiend om in de nieuwe regering opnieuw nogal wat cliënten te rekruteren, en dat waarschijnlijk uit sociale bekommernis, want mij werd verteld dat toen mevrouw Onkelinx minister van Justitie was, er vier advocaten aanwezig waren in het kantoor van haar echtgenoot, en dat zouden er nu vijftientig zijn. Voor de werkgelegenheid van die mensen mag er wel wat worden gedaan.

Er is dus een nieuw plan in werking getreden, wat maakt dat ik opnieuw op zoek ben naar het succes van het betrokken plan.

Mevrouw de minister, daarom stel ik u de volgende vragen.

Hebt u, op het ogenblik dat u het kabinet overnam, een aantal hangende dossiers gevonden die aan de

betrokken advocaat werden toevertrouwd? Zo ja, hoeveel?

Hoeveel erelonen werden er eventueel betaald voor hangende dossiers van toen die ondertussen zijn beëindigd?

Hebt u eventueel zelf ook nog dossiers toevertrouwd aan het betrokken kantoor? Zo ja, hoeveel

Hoeveel ereloon werd er daarvoor eventueel betaald? Ik kan mij inbeelden dat dit niet veel zou kunnen zijn want juridische dossiers gaan meestal langer mee dan die enkele maanden tussen Kerstmis 2007 en Pasen 2008. Een laatste vraag. Hebt u een idee van het aantal dossiers dat door uw huidige kabinet tijdens de vorige legislatuur, ook aan dat advocatenkantoor werd toevertrouwd? Ik dank u uiteraard bij voorbaat voor de informatie die u mij zult bezorgen.

11.02 Minister **Inge Vervotte**: Ik zal gelukkig, en uitzonderlijk, een heel kort antwoord kunnen geven, veel korter dan de vraag zelf. Het antwoord is heel eenvoudig dat ik sinds ik bevoegd minister ben nog geen beroep heb gedaan op het betrokken advocatenkantoor. De rest van uw vragen vervalt dan ook.

11.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ik dank de minister uiteraard voor dit zeer korte antwoord. Mag ik daaruit afleiden dat er ook geen hangende dossiers zijn?

11.04 Minister **Inge Vervotte**: Bij mij niet.

11.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Oké, hartelijk dank.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet Eurocaprail et l'opportunité de l'utilisation de trains pendulaires pour la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg" (n° 2300)

- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de mise en service de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg" (n° 2343)

- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la circulation de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg" (n° 2464)

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het project 'Eurocaprail' en de wenselijkheid van kanteltreinen voor de spoorverbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg" (nr. 2300)

- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen voor de indienststelling van kanteltreinen op de lijn Brussel-Luxemburg" (nr. 2343)

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het inzetten van kanteltreinen op de lijn Brussel-Luxemburg" (nr. 2464)

12.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, renforcer la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg devrait constituer une priorité pour la SNCB tant pour compenser l'augmentation du temps de parcours sur cette ligne au cours des 40 dernières années – comme vous le savez, on va beaucoup plus lentement aujourd'hui qu'hier – que pour mettre en place une liaison rapide, efficace et peu polluante entre les deux capitales de l'Europe.

Le projet Eurocaprail a toujours été promu et soutenu par les Verts et un plan de financement, en collaboration avec l'Europe, avait été notamment mis au point par le ministre régional José Daras, à l'époque de l'arc-en-ciel.

Malheureusement, il semble que cette piste ne soit plus soutenue ni par la Région wallonne, ni par la SNCB.

Au contraire, face aux attermoissements et aux mauvais choix d'investissements belges, la SNCF travaille à la mise sur pied d'un Thalys Bruxelles-Strasbourg qui permettrait aux eurodéputés de faire, en 3.30 heures, la navette entre leurs bureaux à Bruxelles et le siège du Parlement européen via Paris. La rame serait affrétée par le Parlement européen et serait a priori réservée aux fonctionnaires européens et aux eurodéputés. Ce

train spécial fonctionnerait les premiers et derniers jours, lundi et jeudi, des semaines de session parlementaire du Parlement et effectuerait une escale technique (changement de conducteur) à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Si ce projet aboutissait, nous aurions loupé une belle opportunité de renforcement de l'offre de trains en Belgique.

Parallèlement une autre idée verte a été ressortie des cartons, celle de l'utilisation de trains pendulaires qui, pour un coût relativement limité et assez rapidement, pourraient contribuer à diminuer de façon spectaculaire le temps de transport sur cette même ligne grâce à la qualité de ses performances dans les courbes, nombreuses entre Bruxelles et le Grand-Duché.

Ecolo a historiquement, dès la fin des années 80 – j'ai retrouvé des brochures à ce sujet –, défendu le train pendulaire comme alternative au TGV et se réjouit que cette hypothèse de travail soit remise sur la table.

Il convient cependant de s'assurer qu'il ne s'agit pas d'un effet d'annonce supplémentaire et que ce projet puisse effectivement voir le jour.

Madame la ministre, confirmez-vous les contacts avec la SNCF pour la mise en place d'un TGV Bruxelles-Paris-Strasbourg? Dans l'affirmative, cela signifie-t-il que le projet Eurocaprail est définitivement abandonné par la SNCB?

Quels ont été les contacts de la SNCB et de l'État fédéral avec la Région wallonne depuis juin 2004 à propos du projet Eurocaprail? Quelles sont les raisons qui vous ont conduit à l'abandonner?

L'hypothèse d'utilisation de trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est-elle effectivement étudiée? Quel est le degré de probabilité qu'elle aboutisse? Des budgets sont-ils prévus pour la faire aboutir? Dans l'affirmative, dans quels délais? Confirmez-vous l'échéance de janvier 2010 annoncée à la presse par le directeur de la division Voyageurs internationaux de la SNCB?

L'utilisation de trains pendulaires est-elle envisagée sur d'autres lignes que celle susnommée, par exemple sur la ligne Aachen-Verviers-Lille via Namur et Charleroi qui comporte des courbes dans les vallées de la Vesdre, de la Sambre et de la Meuse?

12.02 André Perpète (PS): Monsieur le président, madame la ministre, comme s'en faisait écho la presse récemment, il semble que la SNCB, par la voix de son directeur de la division Voyageurs internationaux, soit très intéressée par un partenariat qui permettrait d'ici 2010 la mise en place de trains pendulaires sur la ligne 161-162. L'arrivée de ces nouvelles machines permettrait un gain de temps de l'ordre de vingt minutes par rapport au temps de parcours actuel, la ligne après Luxembourg étant prolongée vers Strasbourg et Bâle.

Cette nouvelle technologie serait disponible, dit-on, dès 2010. Il semble que, dans la pratique, on assiste quand même à une mise au placard du projet Eurocaprail, si bien que les utilisateurs de la ligne 161-162 sont vraiment demandeurs d'une solution qui leur permettrait quand même d'obtenir un gain de temps significatif sur un parcours assez long. La solution que privilégie actuellement la SNCB ne serait pas, et de loin, aussi coûteuse que ne le serait le projet Eurocaprail. De plus, pour limiter les coûts de cette acquisition de trains pendulaires, la SNCB pourrait s'orienter vers un partenariat avec d'autres opérateurs comme le Grand-Duché de Luxembourg, la France et peut-être aussi la Suisse.

Je me permets d'insister auprès de vous sur l'importance que revêt ce dossier car au niveau du temps de parcours, on vit à reculons. Il faut plus de temps aujourd'hui pour faire Arlon-Bruxelles que dans les années soixante et septante et ce, pour différentes raisons que l'on peut parfois comprendre sur un plan technique mais qui, globalement, sont assez incroyables!

Madame la ministre, quand on connaît l'importance de cette ligne, qui est la seule possible pour les habitants de la province de Luxembourg, la durée du voyage entre Luxembourg et Bruxelles et le manque d'investissements récurrent sur cette ligne, pensez-vous que la SNCB va réellement soutenir le projet de mise en service de trains pendulaires en 2010?

Disposez-vous déjà de chiffres plus précis quant aux investissements et aux aménagements à réaliser?

L'échéance de 2010 est avancée pour voir les trains pendulaires fonctionner sur cette ligne. Pensez-vous qu'un délai d'à peine deux ans soit suffisant pour réaliser les travaux et les aménagements nécessaires?

Des discussions avec vos homologues notamment luxembourgeois – que vous avez encore rencontrés, hier, à Virton – suisses et français ont-elles déjà eu lieu ou sont-elles envisagées pour évoquer l'investissement de ces pays dans le projet?

12.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le président, sans développer les remarques pertinentes de mes collègues concernant la problématique visée, j'aimerais également interroger Mme la ministre sur l'opportunité de mettre en circulation des trains pendulaires sur la ligne Bruxelles-Luxembourg. Cette décision me paraît propice dans un premier temps. Pourquoi ne pas l'étendre aux autres régions frontalières qui connaissent un dénivellement important?

On sait que le constructeur Alstom s'est dit prêt à aider la SNCB pour la réalisation des études techniques liées à la circulation des pendulaires, notamment pour ce qui a trait à l'impact sur les voies. L'idée d'un pendulaire n'est pas neuve, puisque l'opportunité de lancer un tel projet avait déjà été étudiée en 1991.

Madame la ministre, confirmez-vous l'intérêt de la SNCB de développer le pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg dans un premier temps, mais également pour des liaisons entre Liège et Aachen, qui présentent la même constitution de dénivellement? Si oui, qu'en est-il de l'estimation des investissements à consentir par les pouvoirs publics et des délais impartis? On parle de 2010. Est-ce une date correcte pour la mise en fonction du pendulaire?

12.04 Inge Vervotte, ministre: Chers collègues, la SNCF a pris l'initiative de contacter les eurodéputés pour étudier avec eux la mise en service d'un train charter entre Bruxelles et Strasbourg via Marne-la-Vallée pour les sessions parlementaires qui auront lieu pendant la période de la présidence française de l'Union européenne. Pour réaliser ce charter, la SNCF a fait appel au parc de rames Thalys, techniquement capables de relier les deux grandes villes via les lignes à grande vitesse.

Les discussions sur les modalités du contrat sont toujours en cours entre les parties. Étant donné qu'il est envisagé de faire circuler un train charter, il ne serait pas accessible à la clientèle normale. Dans le projet Eurocaprail, la SNCB, la CFL et la SNCF étaient impliquées. Ce projet qui envisageait la mise en service d'un tronçon à 300 km/heure dans les Ardennes n'a pas pu être mené à bien sur la base de résultats financiers considérés comme insuffisants, sachant qu'un tel projet, vu son caractère international, ne peut compter sur une aide financière au niveau du potentiel déficit d'exploitation et doit être rentable sans support externe.

La SNCB, n'étant pas à même de supporter à elle seule les risques liés à la réalisation d'un tel projet, des contacts avec d'autres parties n'ont pas été poursuivis. La SNCB a étudié plusieurs variantes pour améliorer la vitesse sur les lignes 161 et 162. Au terme de ces études et en tenant compte des coûts et des avantages des différentes options, elle a opté, sous réserve d'une approbation d'Infrabel, pour la solution d'amélioration de l'infrastructure actuelle sans création d'une ligne à grande vitesse. La Région wallonne intervient dans les travaux par le biais de préfinancements.

Quatre options sont à prendre en compte pour cette relation:

- l'utilisation d'un matériel classique apte à circuler à 200km/h;
- la prolongation du TGV Est-européen Strasbourg-Luxembourg jusqu'à Bruxelles;
- la prolongation des trains IC suisses à une vitesse de 200km/h de Bâle vers Luxembourg et Bruxelles;
- la prolongation de trains pendulaires du parc CFF vers la Belgique via Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles.

Parallèlement, la SNCB a pris l'initiative de rencontrer les partenaires potentiels (CFL, SNCF et CFF) pour connaître leur intérêt à participer aux études économiques et techniques sur le sujet. Les études techniques doivent permettre d'évaluer les performances de différents types de matériel, principalement les vitesses autorisées par l'infrastructure et le temps de parcours qui en résulte. Au terme de ces études, il devrait être possible d'évaluer la faisabilité des différentes variantes, y compris celle relative aux trains pendulaires.

Les aménagements et investissements planifiés permettent de répondre aux trois premières options. Pour l'utilisation des trains pendulaires, les éventuelles adaptations nécessaires seront étudiées dans un groupe de travail commun entre la SNCB et Infrabel.

Il est trop tôt pour fixer une date possible de mise en service car les études doivent encore démarrer pour finalement aboutir à une estimation des coûts et à un timing. Il doit être très clair que la SNCB veut se positionner comme un acteur de référence sur cet axe avant la libéralisation du trafic des passagers au niveau international.

Comme vous l'avez dit, j'ai eu l'occasion de parler hier avec beaucoup de monde à la gare de Virton et je peux maintenant dire que je comprends mieux les défis.

Les trains pendulaires ne sont justifiés que sur une infrastructure à caractère sinueux sur laquelle on veut faire circuler des trains à des vitesses commerciales supérieures, avec une clientèle suffisante et commercialement intéressante pour offrir un service rapide. Il faut préconiser un nombre limité d'arrêts et des distances entre eux suffisantes que pour pouvoir circuler à la vitesse maximale.

À part l'axe Bruxelles – Namur – Luxembourg, il n'y a donc pas d'autre axe en Belgique sur lequel des trains pendulaires soient envisagés pour le moment.

12.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, comme vous l'avez dit, cela devient urgent de trouver une solution pour cette ligne d'une importance stratégique capitale. On a abandonné le projet Eurocaprail, comme vous venez de le confirmer. La SNCF envisage une solution qui ne serait pas ouverte au grand public: vous conviendrez que ce n'est pas satisfaisant, même si je préfère que les eurodéputés prennent le TGV, même via Paris, plutôt que leur voiture ou l'avion. Il est donc urgent d'avancer sur d'autres hypothèses.

Ce qui nous est décrit sur papier avec le train pendulaire et qu'Ecolo avait proposé, il y a plus de vingt ans, nous semble une bonne hypothèse mais elle doit être validée. Je vous demanderai d'activer les choses en tant que ministre de tutelle pour que les réponses arrivent rapidement. Tant qu'on cherche des réponses, on ne met rien en œuvre. Je comprends que ce sont des investissements lourds, ils ne doivent donc pas être réalisés à la légère. Seulement, pendant qu'on étudie des hypothèses, il n'y a pas de solutions. Or, elles sont urgentes du fait de la concurrence et du caractère stratégique de cet axe.

12.06 André Perpète (PS): Monsieur le président, je voudrais remercier la ministre pour sa réponse et pour sa visite d'hier dans le Sud-Luxembourg avec le ministre de la Mobilité, M. Leterme, pour mieux se rendre compte des réalités locales sur la ligne Bertrix – Virton – Redange – Luxembourg notamment. Bien entendu, ici, pour les trains pendulaires, nous visons la ligne 161-162 Luxembourg – Bruxelles. Il y a une partie très sinueuse, essentiellement entre Libramont et Jemelle, et même Ciney, dans laquelle des trains pendulaires permettraient d'atteindre des vitesses supérieures à d'autres types de trains. Je suis heureux de voir que des études sont envisagées et que des partenariats, en tout cas des contacts, sont établis avec d'autres opérateurs ferroviaires des pays concernés.

12.07 Katrin Jadin (MR): Je remercie Mme la ministre pour ses réponses. J'entends bien que des investissements devront être réalisés sur la ligne Bruxelles – Luxembourg qui est d'une grande importance stratégique. Les pendulaires peuvent constituer une réponse adéquate aux besoins de réduire le temps du trajet de Bruxelles à Luxembourg voire à Strasbourg.

J'entends également qu'à ce jour, une seule ligne est concernée par ce train pendulaire. Il y a aussi la ligne Liège – Cologne qui se développe et qui possède des caractéristiques communes avec celles de la province du Luxembourg. Je prends acte de votre réponse et je vous remercie.

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

13 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bestrijding van koperdiefstallen bij de spoorwegen" (nr. 2325)

13 Question de M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la lutte contre les vols de cuivre au détriment des chemins de fer" (n° 2325)

13.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, sinds 2005 zijn de koperdiefstallen bij de spoorwegen enorm toegenomen. In oktober 2007 werd meegedeeld dat op twee jaar tijd 252 km kabel werd gestolen. Het aantal vertragingen door koperdiefstallen is de jongste jaren gestegen. Ik verwijs naar het

antwoord van de op dat ogenblik bevoegde staatssecretaris in de commissie van 22 oktober 2007 over het aantal afgeschafte treinen en het aantal reizigers- en goederentreinen dat vertraging had opgelopen. Wanneer men de cijfers van 2005 vergelijkt met die van 2006 en met die van de eerste negen maanden van 2007, spreken we elk jaar opnieuw over een vervelvoudiging.

Naar aanleiding van de problematiek van de koperdiefstallen bij de spoorwegen werd op 22 oktober 2007 overleg gepleegd tussen de staatssecretaris, Binnenlandse Zaken, de NMBS en Infrabel. Bij de NMBS werd een coördinator aangesteld die de diefstallen opvolgt. Er werd eveneens meegedeeld dat er maatregelen zouden komen die de veiligheid aan het spoor moeten garanderen bij diefstal.

Mevrouw de minister, kunt u meedelen of het fenomeen van de koperdiefstallen in het laatste kwartaal van 2007 is toegenomen of afgenomen?

Welke cijfers van vertragingen en afgeschafte reizigerstreinen werden genoteerd?

Heeft de samenwerking tussen de verschillende instanties resultaat opgeleverd?

13.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, collega Stevenheydens, uit de cijfers van de NMBS-groep blijkt dat het aantal feiten van koperdiefstallen sterk toenam tussen januari 2007 en september 2007 om dan opnieuw fors te dalen tijdens het laatste kwartaal van 2007.

In het eerste kwartaal ging het om 94 diefstallen, in het tweede kwartaal om 187, in het derde kwartaal om 254 en het vierde kwartaal om 101 diefstallen.

Men zou dus kunnen stellen dat de diefstallen in het laatste kwartaal sterk zijn teruggelopen en de toestand – ik druk mij voorzichtig uit – onder controle is. De samenwerking tussen de verschillende instanties heeft dus positieve gevolgen gehad en ook de vraag naar waakzaamheid binnen de NMBS-groep heeft alle personeelsleden bewust gemaakt van het fenomeen.

Rekening houdende echter met het groot aantal koperdiefstallen dat nog steeds wordt gepleegd, gelet op de nog steeds hoge koperprijs, is alleen gematigd optimisme gepast en blijft het goede optreden van iedereen van belang.

Zoals u weet, heeft de regering beslist om 10 miljoen euro extra vrij te maken voor veiligheid. Wij sluiten niet uit dat, indien nodig, zinvol en nuttig, ook die aspecten kunnen worden meegenomen in het totale actieplan dat eraan komt en dat zal worden geactualiseerd.

Dat actieplan betreft de veiligheid in de brede zin van het woord, dus niet enkel en alleen de bekende gevallen van agressie, die vaak veel media-aandacht krijgen, wat terecht is, omdat het ons allemaal choqueert. Daarnaast kunnen andere aspecten zoals de hierboven vermelde, daarvan deel uitmaken.

Ik kan echter niet vooruitlopen op de gesprekken die we nog zullen voeren. Het initiatief is echter in eerste instantie aan de NMBS, omdat zij daaromtrent over de nodige expertise beschikt.

We kunnen zeggen dat het fenomeen volgens de cijfers heden veeleer is gestabiliseerd en niet meer in stijgende lijn gaat. Het vergt echter een grote alertheid, aangezien het een grote impact heeft. Het gaat hier immers om een serieuze kostprijs.

13.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Vorig jaar is er ook gezegd dat een werkgroep aanbevelingen zou doen aan de nieuwe regering. Is het nog te vroeg om nu al te vernemen welke aanbevelingen er zijn gedaan? Is die werkgroep daar nog mee bezig?

13.04 Minister **Inge Vervotte**: Ik heb er persoonlijk geen kennis van of er al informatie is aangeleverd. Ik heb er persoonlijk nog geen kennis van genomen, maar ik zal het van nabij volgen, als dat het geval is.

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

14 **Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen omtrent een nieuwe spoorverbinding tussen de Waaslandhaven**

en de havens van Gent en Zeebrugge langs de Expresweg (N49-E34)" (nr. 2326)

14 Question de M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les projets relatifs à la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire, le long de l'Expresweg (N49-E34), entre le port du pays de Waas et les ports de Gand et de Zeebrugge" (n° 2326)

14.01 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn tweede vraag gaat over een nieuwe spoorverbinding, de zogenaamde havenspoorlijn, tussen de Waaslandhaven, Gent en Zeebrugge, naast de Expresweg N49-E34.

Momenteel is het plan-MER, het strategisch plan voor de haven van Antwerpen, in voorbereiding. In verschillende uitbreidingsscenario's komt een spoorlijn langs de Expresweg ter sprake. Dat is geen nieuw idee, want er wordt al verschillende decennia over gesproken. Enerzijds is het mee opgenomen als aan te leggen infrastructuur bij een uitbreidingsscenario van de haven op het grondgebied van het Waasland, anderzijds wordt de aanleg van deze spoorlijn opgenomen als milderende maatregel, dus ook bij beperkte havenuitbreidingsscenario's. In het huidige gewestplan en in het ruimtelijk uitvoeringsplan Waaslandhaven I is het niet opgenomen. Enkele jaren geleden is dat ruimtelijk uitvoeringsplan er gekomen, maar daarin is de havenspoorlijn niet opgenomen.

Op een staten-generaal van maart 2007 omtrent de mobiliteit in Oost-Vlaanderen, heeft de Oost-Vlaamse provinciegouverneur reeds aangedrongen op een spoorverbinding tussen de Waaslandhaven en de havens van Gent en Zeebrugge, langsheen de Expresweg. De op dat ogenblik bevoegde staatssecretaris, Bruno Tuybens, zag daarin geen meerwaarde. De huidige goedereninfrastructuur zou volgens Infrabel nog voldoende mogelijkheden hebben.

Nu komt de havenspoorlijn wel ter sprake in het plan-MER.

Is de minister op de hoogte van de verschillende scenario's in het plan-MER? Werd over de eventuele noodzakelijkheid contact opgenomen met de minister?

Wat is uw standpunt? Wat zijn de gegevens hierover?

14.02 Minister **Inge Vervotte**: De spoorlijn langs de Expresweg is opgenomen in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Vanuit Infrabel wordt er op toegezien in de mate van het mogelijke dat de zone hiervoor wordt vrijgehouden hetgeen vanuit het standpunt van de toekomstige ruimtelijke ordening dan ook verstandig is. De Vlaamse overheid heeft daarover met mij nog geen contact opgenomen.

Op het ogenblik is het project niet opgenomen in het investeringsprogramma van Infrabel. Er wordt op dit ogenblik voorrang gegeven aan een derde en een vierde spoor tussen Brussel en Gent en aanpassingen aan de lijn Gent-Antwerpen. In dat verband is het wel nuttig om te vermelden dat de Gentboog normaliter op 6 april 2008 in dienst wordt gesteld. Deze verbinding zorgt ervoor dat de treinen van op linkeroever rechtstreeks richting Gent kunnen rijden en omgekeerd, in plaats van eerst tot in Zwijndrecht te moeten sporen. Momenteel wordt een oplossing met snelle wijksporen onderzocht, om ook de capaciteit verder te verhogen. Deze investeringen zouden in elk geval een positief effect moeten hebben, zowel op het reizigersvervoer als op het goederenverkeer.

Samengevat: prioriteit aan het ene en daarnaast is er nog geen contact geweest vanuit Vlaanderen daaromtrent.

14.03 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mevrouw de minister, ik dank u voor dit antwoord.

Het is dan toch wel belangrijk dat er eens contact komt tussen de Vlaamse overheid en uzelf over dit dossier, omdat het plan-MER inzake de uitbreiding van de haven van Antwerpen geen onbelangrijk document is. Ook de verschillende scenario's voor de spoorinfrastructuur zijn uiteraard wel belangrijk.

De berichten die hierover nu al worden verspreid, zorgen ervoor dat aan de betrokken gemeentebesturen hierrond al vragen worden gesteld. De vraag is dan aan wie zij hun vragen moeten stellen: aan de federale overheid of aan de Vlaamse overheid? Ook daar is er momenteel een gebrek aan duidelijke informatie aangezien de twee overheden hierover met elkaar nog geen contact hebben gehad.

Mevrouw de minister, ik wil toch vragen – en dit is een vraag die opvolging verdient – om hierover met de

Vlaamse overheid van gedachten te wisselen en na te gaan of deze nieuwe infrastructuur noodzakelijk is of, zoals u zegt, het optimaliseren van de huidige verbinding voldoende capaciteit biedt voor de komende decennia voor de spoorinfrastructuur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Philippe Henry à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la réouverture de la gare de Chaudfontaine" (n° 2375)

15 Vraag van de heer Philippe Henry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de heropening van het station van Chaudfontaine" (nr. 2375)

15.01 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, vous connaissez peut-être la commune de Chaudfontaine, réputée pour son eau et son casino et qui bénéficie donc d'un certain attrait touristique. Malheureusement, sa gare est fermée depuis quelques années. La situation est particulière dans la mesure où il s'agit d'un bâtiment classé, si bien que cette gare a bénéficié de travaux de rénovation à des fins culturelles, notamment par le biais du FEDER (Fonds européen de Développement régional). La gare a ainsi été restaurée et transformée en espace culturel, qui accueille de nombreuses expositions.

Or il semblerait qu'une réouverture de cette gare soit envisagée, de sorte qu'elle redeviendrait un lieu important en termes de mobilité. Ceci me paraît très positif.

Confirmez-vous cette information? Si oui, selon quelle échéance l'ouverture est-elle programmée?

La SNCB prévoit-elle d'augmenter l'offre de mobilité sur la ligne entre Liège et Verviers, consécutivement à cette réouverture?

Des infrastructures sont-elles prévues sous la forme de parkings destinés aux vélos? Quid aussi des aménagements en termes d'offre de stationnement, tenant compte également de la proximité du casino?

Ensuite, des contacts sont-ils en cours avec la société des TEC aux fins d'une éventuelle adaptation de l'offre de bus?

Enfin, la réaffectation des quais prendra-t-elle en compte les personnes à mobilité réduite?

15.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la réouverture de la gare de Chaudfontaine n'est pas planifiée par la SNCB ni à court ni à moyen terme.

Cette ancienne gare, qui se situe sur la ligne 37, fait l'objet de travaux de modernisation de l'infrastructure et des ouvrages d'art de cette ligne jusqu'en 2010. L'optimisation de l'offre des transports et l'amélioration des connexions multimodales dans la zone de Liège feront l'objet d'un examen approfondi. Lors de cette étude, il sera tenu compte, entre autres, des modifications de la demande dues à l'évolution du marché du travail et de la distribution spatiale de l'habitat.

15.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse claire et concise, mais néanmoins un peu décevante quant à l'espoir de réouverture dont on m'avait fait part.

Plus globalement, je constate que beaucoup de gares ont été fermées dans la région, ce qui provoque beaucoup de difficultés pour prendre le train en amont de Liège, ce qui contribue à l'encombrement de la ville.

Vous avez dit qu'il y aurait un examen approfondi sur toute la zone de Liège. Selon quelle échéance est-il planifié?

15.04 Inge Vervotte, ministre: Je l'ignore. Je vous répondrai plus tard.

15.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): D'accord. Il serait très intéressant de pouvoir participer à ce débat, d'une manière ou d'une autre, et particulièrement les communes concernées. À Liège, comme ailleurs, il y a un effet d'offre et de demande. Dès lors, en fonction des gares et des lignes existantes, il se développe une

certaine mobilité; il conviendrait donc d'étudier comment la faire évoluer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Robert Van de Velde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de notionele interestaftrek bij de overheidsbedrijven" (nr. 2394)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het gebruik van de notionele interestaftrek door overheidsbedrijven" (nr. 2722)

16 Questions jointes de

- M. Robert Van de Velde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la déduction des intérêts notionnels par les entreprises publiques" (n° 2394)

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'utilisation de la déduction des intérêts notionnels par les entreprises publiques" (n° 2722)

De **voorzitter**: De heer Van de Velde is afwezig.

Monsieur Gilkinet, vous avez la parole.

16.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, voilà une question qui fait le tour des commissions: les intérêts notionnels. Je crois que c'est la première fois que ce sujet vient en commission de l'Infrastructure.

Cette loi permet aux entreprises de déduire à l'impôt des sociétés leurs fonds propres comme s'il s'agissait d'emprunts.

Pour les entreprises disposant de fonds propres importants, il s'agit d'une aubaine permettant, à activité égale, sans nouveaux investissements et sans création de nouveaux emplois, de réaliser des économies substantielles, voire des bonis importants.

Sans succès jusqu'à présent, malgré l'incident de jeudi dernier, nous essayons vainement d'obtenir de votre collègue, ministre des Finances, des informations claires relatives à la façon dont fonctionne le mécanisme des intérêts notionnels, son coût réel pour l'État, la réalité des nouveaux investissements permis par cette mesure fiscale ou la création réelle d'emplois liée à cette mesure.

Dès lors, nous en sommes réduits à travailler par coups de sonde, comme par exemple en interrogeant la ministre ayant la tutelle sur les Entreprises publiques aussi importantes que la SNCB, La Poste ou Belgacom. On dit d'ailleurs de cette dernière dans la presse francophone qu'elle est très soucieuse de ne pas communiquer des informations à ce sujet, ce qui suscite de la suspicion, légitime ou pas.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire si les entreprises publiques, soit La Poste, la SNCB ou Belgacom, ont eu recours lors des derniers exercices fiscaux au mécanisme des intérêts notionnels?

Quel a été pour chacune d'entre elles le gain fiscal suite à l'utilisation de cette libéralité?

Pouvez-vous nous indiquer, entreprise publique par entreprise publique, si ce gain fiscal correspond à de nouveaux investissements réalisés en vue d'une amélioration de la qualité du service fourni ou rendu aux usagers ou s'il a permis la création d'emplois nouveaux?

Au regard de l'utilisation faite des intérêts notionnels par des entreprises publiques, quel est votre regard critique sur cette mesure?

Ne conviendrait-il pas de conditionner le bénéfice de cet avantage à la création ou au maintien de l'emploi?

Cette aide publique indirecte ne devrait-elle pas être plus ciblée ou conditionnée par des objectifs à atteindre par des entreprises bénéficiaires, par exemple sur le plan social ou environnemental?

16.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik zal antwoorden in het Nederlands en het Frans omdat ook de heer Van de Velde een vraag had ingediend. Ik begin dus in het Nederlands, maar een

antwoord in het Frans wordt er straks zeker aan toegevoegd.

Uiteraard is het iets dat wij hebben bekeken voor de overheidsbedrijven, maar we mogen toch niet onderschatten dat wij private partners hebben. Ik kom er in mijn antwoord straks op terug dat we daar niet lichtzinnig overheen mogen gaan. Velen denken nog dat de overheidsbedrijven voor 100% in handen zijn van de overheid, wat helemaal niet het geval is; zeker en vast geldt dat dus niet voor Belgacom. Er zijn ook private partners die daar zeer alert en nauwlettend op toe kijken.

Mijnheer Gilkinet, ik zal uw vragen volledig proberen te beantwoorden.

Zoals elk bedrijf onderworpen aan de vennootschapsbelasting, mogen De Post, Belgacom, de NMBS-holding en de NMBS notionele intresten van het belastbare basisbedrag aftrekken. De individuele situaties van ieder bedrijf zijn wel verschillend ten opzichte van hun mogelijkheden, dus ook de effectieve aftrek.

De Post, bijvoorbeeld, heeft daarvan gebruik kunnen maken. De besparing bedroeg 8,5 miljoen euro voor het jaar 2006. Dat is ook vermeld geweest in het jaarlijks verslag.

De impact van de notionele investeringsaftrek is voor de NMBS-holding en de NMBS nihil omdat die twee maatschappijen vandaag de facto geen vennootschapsbelasting betalen. Infrabel van haar zijde, is volgens haar statuten niet onderworpen aan de vennootschapsbelasting maar wel aan de rechtspersonenbelasting en heeft dus geen voordeel bij het gebruik van de notionele intrestaftrek. Wat de NMBS-groep aangaat, dochterondernemingen en subondernemingen inbegrepen, vertegenwoordigt de impact van de notionele intrest een besparing van 1,4 miljoen euro.

Belgacom geniet niet van de toepassing van de notionele intrestaftrek wegens de toepassing van de wettelijke regels ter zake ter correctie van het eigen vermogen. De financiële vaste activa en eigen aandelen worden voor de berekening van de notionele intrestaftrek in mindering gebracht op basis van artikel 205ter van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen waardoor er geen basis voor aftrek voor risicokapitaal in hoofde van Belgacom overblijft.

Quelques sociétés de droit privé appartenant au groupe Belgacom ont pu faire usage de cette mesure, tout comme leurs concurrents.

Les entreprises publiques consacrent des investissements importants à l'amélioration de la qualité de leurs prestations et à leur modernisation en général. C'est ainsi que La Poste a investi des montants de 150 millions et 98 millions d'euros en 2007 et 2006 respectivement en immobilisations corporelles et incorporelles. Afin de financer ces investissements, La Poste se doit donc d'enregistrer des résultats positifs. La déduction des intérêts notionnels participe aux résultats de la société. Dès lors que la loi a instauré ce système, il était tout à fait normal et légitime que les entreprises publiques, entreprises à part entière, en fassent un usage dans les limites établies par la loi.

Voor het overige verwijs ik naar de recente regeringsbeslissingen over de notionele intrestaftrek. Deze beslissingen gelden in dezelfde mate voor overheidsbedrijven als voor andere bedrijven.

16.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, avant ma réplique, j'aimerais obtenir une précision de la part de la ministre.

Madame la ministre, vous dites que Belgacom n'a pas bénéficié de la mesure au contraire des sociétés privées liées à Belgacom. Si je comprends bien, vous ne pouvez pas nous communiquer d'information à ce sujet? En effet, vous ne nous fournissez pas de chiffres.

16.04 Inge Vervotte, ministre: Il me faut vérifier si je puis vous donner ces informations, si j'en ai les compétences. Je l'ignore, mais je vais vérifier d'un point de vue juridique.

16.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je pense que cela pose un problème de principe de transparence et de capacité de contrôle de notre parlement.

16.06 Inge Vervotte, ministre: Je ne pense pas: je connais tous les chiffres et je ne vois aucun problème de transparence. Je n'en dirai pas plus: je verrai s'il existe un problème juridique quant à mes compétences et à mon aptitude à vous communiquer ces chiffres.

16.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): J'abordais un principe général: en effet, si, à chaque fois qu'on l'interroge quant à Belgacom et à ses activités via des sociétés privées, la ministre ne peut nous répondre, voilà qui pose un problème démocratique. En l'occurrence, je suis déçu de ne pas obtenir cette information qui vise à une évaluation de l'impact de cette mesure sur les intérêts notionnels dont on parle beaucoup.

Vous l'avez dit en introduction, les entreprises publiques ont des partenaires privés qui demandent des retours sur investissements. Est-ce de bonne guerre? Ma question est de savoir comment conserver une logique de service au public dans un tel cadre? Comment combiner une recherche d'équilibre ou de bénéfices et un service correct à la population avec une éthique de service public?

Je ne dis pas que les entreprises publiques ne peuvent pas recourir aux mêmes dispositifs fiscaux que le secteur privé, mais j'attends des entreprises publiques qu'elles fonctionnent différemment.

Vous dites que La Poste a bénéficié d'intérêts notionnels de 8,5 millions en 2006. Par ailleurs, elle a pris de nombreuses mesures de restructuration qui, en termes de services au public – disparition de nombreux bureaux de poste, pression sur les travailleurs –, sont problématiques. Faut-il récompenser de telles attitudes par des mesures fiscales qui lui permettent de réaliser un boni?

C'est une question de principe que nous posons vis-à-vis de La Poste comme de l'ensemble des entreprises. C'est d'ailleurs le sens de l'amendement que nous avons déposé à l'époque à la loi sur les intérêts notionnels. Il nous semble que les entreprises publiques doivent pouvoir fonctionner selon des critères différents du secteur privé pur. En l'occurrence, je ne perçois pas nettement de différence.

16.08 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal het debat niet uitputten. U moet evenwel begrijpen dat wanneer bedrijven privépartners in een aandeelhouderschap hebben, het geen evidentie is dat zij niet op gelijkwaardige manier zouden worden behandeld.

Ik kan uw redenering gedeeltelijk volgen mocht men volledig eigenaar zijn. Dat is echter niet het geval voor Belgacom en ook niet voor De Post waar privépartners meespelen. Het zou moeilijk zijn om aan hen uit te leggen dat wij onder andere voorwaarden werken. Daardoor zou concurrentie tussen de bedrijven ontstaan.

In die zin is enige genuanceerdheid vereist in het debat over de al dan niet gelijke toepassing van de maatregel. Volgens mij is minstens genuanceerdheid in het debat nodig.

16.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, l'un des enjeux vise à faire comprendre aux investisseurs privés intéressés par ces entreprises publiques, qui ne le sont plus vraiment, qu'il s'agit d'un secteur de service au public dont les critères de fonctionnement diffèrent de ceux en vigueur dans le leur.

Je ne dis pas qu'il faudrait viser à un équilibre budgétaire, que ce soit dans le secteur public pur ou dans le semi-public. Seulement, le domaine postal sous-entend un système de livraison de courrier cinq fois par semaine, voire un réseau de bureaux de poste et des boîtes aux lettres qui sont relevées quotidiennement. Vous me direz que si l'on supprime certains bureaux de poste pour obtenir plus de gains, c'est la logique du privé. Or il s'agit d'un service public qui est fortement co-financé par l'État.

16.10 Minister Inge Vervotte: Ik vind dat u nu toch een aantal zaken door elkaar aan het halen bent. Wat u zegt kan ik volledig onderschrijven en steunen maar dat maakt het voorwerp uit van onderhandelingen over de beheersovereenkomst en de kostprijs. In dit concrete voorbeeld is er een beheersovereenkomst voor De Post. Men maakt afspraken over de dienstverlening die men verwacht en de kostprijs die de overheid er tegenover stelt. Het andere heeft te maken met het goed beheer van een onderneming, waar wij zeker en vast aandacht aan moeten besteden. Wanneer er een mogelijkheid is om aan zulke systemen deel te nemen, doet men dat als onderneming ook. Voor mij zijn dat twee aparte aangelegenheden. Dat mag niet door elkaar worden gehaald.

Le président: Chaque entreprise publique est liée au gouvernement par une loi spécifique, qui s'écarte parfois très largement de la loi de 1991. Il faut donc aller voir dans les clauses relatives aux relations qui se trouvent dans ces lois. Des accords ont été conclus lors de la création de ces entreprises publiques qui ne dépendent pas toutes de la loi de 1991.

16.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Pour prendre un autre exemple que La Poste ou Belgacom, une

entreprise comme Electrabel a réalisé, grâce aux intérêts notionnels, un bénéfice substantiel. Si, comme La Poste, elle avait décidé de procéder à des restructurations de personnel et à une diminution de l'emploi, elle aurait pu, malgré tout, obtenir ce bénéfice des intérêts notionnels. Pour nous, c'est là que se situe le problème: La Poste diminue son réseau pour des raisons budgétaires, que je peux comprendre dans l'absolu, et elle bénéficie néanmoins des intérêts notionnels. Je ne mets pas en cause le fait qu'elle utilise une loi existante, je mets en cause la loi elle-même. Ce n'est peut-être dès lors pas à la ministre des Entreprises publiques que je dois adresser mes questions mais au ministre des Finances, ce que nous avons fait régulièrement et que nous continuerons à faire.

Toutefois, madame la ministre, vous faites partie du gouvernement qui a toujours la possibilité de corriger la loi s'il estime, comme moi, qu'elle a un impact et une ouverture trop larges.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de Mme Juliette Boulet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'état de délabrement des gares sur le tronçon ferroviaire entre La Louvière et Binche" (n° 2615)

17 Vraag van mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staat van verval van de stations op het baanvak La Louvière-Binche" (nr. 2615)

Le **président**: La question n° 2615 de Mme Boulet, qui a le même objet que la question n° 2395 de Mme Burgeon, a été retirée.

18 Question de Mme Colette Burgeon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la rénovation des gares de Binche, La Louvière et Leval" (n° 2395)

18 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de renovatie van de stations van Binche, La Louvière en Leval" (nr. 2395)

18.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, madame la ministre, si vous venez visiter les gares de Binche, La Louvière et Leval-Trahegnies, dans l'entité de Binche, vous partagerez mon indignation. Ces gares sont dans un état lamentable; le terme n'est pas exagéré. Les quais sont détériorés, les vitres sont brisées, les toilettes sont inaccessibles, etc. Madame la ministre, comment voulez-vous attirer des voyageurs dans de telles conditions? C'est sans parler du vieux matériel qui relie Binche-La Louvière à Bruxelles!

Existe-t-il un plan de réhabilitation des gares de la région du Centre ainsi que du matériel roulant?

18.02 Inge Vervotte, ministre: Madame Burgeon, il n'existe actuellement pas de projet de rénovation de la gare de Binche, qui est une des plus jolies gares de Belgique sur le plan architectural, avec une marquise en fer forgé tout à fait exceptionnelle. Le bâtiment, par ailleurs classé, est très grand. Seulement une partie est utilisée par le groupe SNCB. Un projet d'installation d'une bibliothèque dans la partie inoccupée par les services ferroviaires a été envisagé, mais ce projet a été abandonné, car le permis de bâtir a été refusé par la Région wallonne.

Pour Leval, il s'agit d'un point d'arrêt. Des travaux de modernisation des quais et des abris ont été réalisés en 2005. Une visite récente du manager de la région de Charleroi confirme un état normal de cette installation pour ce qui concerne le nettoyage et l'entretien. L'ancien bâtiment de gare ainsi que le hangar à marchandises ont été loués à un tiers.

En ce qui concerne La Louvière-Sud, il n'y a aucun bâtiment de gare. Seule une adaptation du parking et de la gare d'autobus est prévue à terme. Pour ce qui est de La Louvière-Centre, dans le cadre du raccordement ferroviaire à Garocentre, un budget sera dégagé pour rénover le bâtiment voyageurs. Un avant-projet datant de 2003 doit être réactualisé à la suite de la nouvelle structure du groupe SNCB. Sauf imprévus, les travaux pourraient commencer en 2009.

En ce qui concerne le matériel de train, un vaste programme d'acquisition de nouveau matériel est actuellement en cours au sein du groupe SNCB.

18.03 Colette Burgeon (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Au niveau de l'acquisition du nouveau matériel roulant, sera-t-il directement destiné à cette ligne ou hériterons-nous de

l'autre matériel roulant tandis que le nouveau matériel sera affecté à d'autres lignes? C'est le ressenti majeur au niveau de la région. En effet, nous avons l'impression de récupérer les vieilles machines. Les usagers voyagent dans l'inconfort puisque c'est vraiment le dernier matériel dont on peut bénéficier. Il serait judicieux de pouvoir au moins disposer de matériel au top. Cela donnerait moins envie aux navetteurs de les abîmer.

18.04 Inge Vervotte, ministre: Je ne peux tout vous préciser, mais il s'agira normalement d'un "doorstroming"!

Nieuwe toestellen zullen niet automatisch daar worden ingezet, maar er zal sowieso wel een verbetering van het materieel zijn. Ik kan vandaag niet preciseren of het nieuwe materieel wordt ingezet, dan wel of er doorstroming is, waardoor moderner en beter materieel kan worden ingezet.

18.05 Colette Burgeon (PS): Je peux vous sensibiliser au problème. Je vous inviterai quand tout sera en bon état.

18.06 Inge Vervotte, ministre: Voilà une bonne idée!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "overwegen en 'trage wegen'" (nr. 2702)

19 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les passages à niveau et les 'voies lentes' (n° 2702)

19.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mevrouw de minister, ik ga een heel ander onderwerp aansnijden, namelijk de treinoverwegen en de trage wegen.

Infrabel voert het plan uit alle overwegen van categorie 4 en 3 af te sluiten of naar een hoger veiligheidsniveau te brengen. De motivatie die wordt aangehaald, is de veiligheid. Uiteraard is extra beveiliging van het spoorwegennet een goede zaak. Het is blijkbaar goedkoper de overwegen af te schaffen dan ze op te waarderen. Het gevaar is dan ook groot dat Infrabel de zogenaamde trage wegen – en daarvan zijn er heel wat in ons land – ten onrechte afsluit.

Wij mogen niet alleen naar het autoverkeer kijken bij het afschaffen van overwegen. Trage wegen hebben een betekenis als historisch erfgoed. Zij zijn vaak honderden jaren oud. Wij vinden ze al terug in de Atlas der buurtwegen van 1841. Zij zijn vaak ook drager van kleine landschapselementen, zoals heggen en bomen, en hebben heel wat functies, bijvoorbeeld als antie-erosie- of anti-overstromingsmaatregel. Vaak dienen zij ook als alternatief voor het trage verkeer, voor voetgangers, fietsers, bromfietsers, voor mensen die naar het werk gaan of voor kinderen die naar school gaan. Zij zijn bijvoorbeeld ook een recreatieve troef voor de open ruimte, voor wandelaars en fietsers.

Die trage wegen hebben maar een kans op overleven of opwaardering indien zij niet worden afgesneden. Trage wegen horen in een netwerk te zitten en een doorgang te bieden. Daarom is het ook belangrijk dat Infrabel zijn verantwoordelijkheid opneemt ter bescherming van die trage wegen en deze probeert ze maximaal te respecteren in zijn planning.

Vandaar, mevrouw de minister, een aantal heel concrete vragen over het beleid van Infrabel inzake trage wegen.

Ten eerste, wat is eigenlijk het beleid van Infrabel inzake de trage wegen in ons land?

Ten tweede, welke criteria worden gehanteerd bij de beslissing om overwegen te sluiten?

Ten derde, hoeveel overwegen werden de jongste vijf jaar gesloten? Hoeveel trage wegen werden op die manier afgesloten? Kunt u die cijfers eventueel per provincie geven?

Ten vierde, is er overleg tussen Infrabel en de lokale en provinciale overheden bij het afschaffen van spoorwegoverwegen? De lokale overheden en de provinciale overheden doen vaak heel wat inspanningen om die trage wegen te promoten en opnieuw inzetbaar te maken. Zij maken er dikwijls netwerken van. Zo ja,

hoe vaak gaan die overheden ermee akkoord, en hoe vaak niet?

Ten vijfde, welke maatregelen zult u treffen, mevrouw de minister, om het voortbestaan van de trage wegen te garanderen?

19.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer Van Hecke, het doel van Infrabel is het aantal overwegen van derde en vierde categorie, gelegen op de spoorlijnen met een snelheid van 70 km/uur of hoger, te verminderen. Met de FOD Mobiliteit en Vervoer, die verantwoordelijk is voor de bepaling van de signalisatie aan overwegen, heeft Infrabel alle betrokken overwegen bezocht.

De volgende principes waren van toepassing. Geen overwegen meer van vierde categorie op de vermelde lijnen, en het behouden in derde categorie van overwegen die enkel voor voetgangers en fietsers bruikbaar zijn, of van overwegen die toegang geven tot ingesloten percelen.

Indien mogelijk, krijgt de afschaffing de voorkeur.

Per definitie is een overweg een gevaarlijk punt, omdat de veiligheid aan overwegen evenveel van de goede werking van de beveiliging als van het goede gedrag van de weggebruiker afhangt. We hebben daarvan spijtig genoeg nog recentelijk voorbeelden moeten meemaken.

Van de 126 betrokken overwegen worden 30 overwegen behouden in de derde categorie, worden 33 overwegen in een hogere categorie ondergebracht en wordt de afschaffing van 63 overwegen bestudeerd. Om een afschaffingsproject bij de FOD Mobiliteit en Vervoer te kunnen indienen, dient Infrabel het principiële akkoord van het gemeentebestuur en van de wegbeheerder te verkrijgen. Nadien dient een openbaar onderzoek te worden ingesteld. Tijdens dit onderzoek heeft de bevolking de gelegenheid om haar bezwaren tegen het project te formuleren. Zowel de gemeenten, de wegbeheerders als de weggebruikers worden dus bij de afschaffing geraadpleegd.

De afschaffing wordt toegelaten door een koninklijk besluit dat wordt voorgelegd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Ik ben persoonlijk heel gevoelig voor dit punt. Wij weten dat er heel wat complexiteiten mee te maken hebben. Ik ben ook blij dat u verwijst naar het draagvlak en dergelijke meer, waaraan soms moet worden gewerkt. Wij zijn in elk geval betrokken met en bekommerd om deze problematiek.

19.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor uw uitspraak dat u belang hecht aan trage wegen.

Een van de vragen was ook of daarover overleg is. U spreekt over een procedure. De gemeenten moeten ook akkoord gaan. Wordt dat in een overleg echt besproken of is het gewoon een vraag die aan de lokale overheid wordt gesteld, waarop men dan een antwoord krijgt na een openbaar onderzoek? Als men zo'n beleid uittekent, is het immers belangrijk dat men overleg kan plegen met de overheden, omdat zij vaak met een planning zitten voor fietspaden, voetpaden en dergelijke. Het zou heel jammer zijn als heel mooie projecten met voetpaden, wandelpaden en fietspaden op die manier worden doorgeknipt.

Ik begrijp het veiligheidsaspect. Dat is natuurlijk heel belangrijk. Als het gaat om wegen die nog enkel toegankelijk zijn voor fietsers, bromfietsers of voetgangers, kan er altijd iets gebeuren, maar voetgangers en fietsers kunnen vaak ook op andere plaatsen de overweg oversteken. Het moet een afweging zijn. De veiligheid is belangrijk, maar eens wij de trage wegen afschaffen, is het ook definitief. Dan gaan ze voorgoed teloor. Het zijn dus belangrijke beslissingen die een goed overleg verantwoorden.

19.04 Minister **Inge Vervotte**: Er is overleg, maar ik zal de laatste zijn om te zeggen dat het niet kan worden verbeterd. Er is vooruitgang in de samenwerking, maar het kan altijd op een meer proactieve manier gebeuren. Ik kan dat alleen mee onderschrijven. Dat wordt trouwens mee in het debat opgenomen, als wij het hebben over de structuur van de NMBS. Soms weten de mensen, vooral van lokale besturen, ook niet meer goed tot wie zij zich moeten richten en hoe dat moet gebeuren. Die elementen worden mee onderzocht in de studie die ik heb uitgeschreven. Zoals u weet is de audit thans aan de gang en zodra er duidelijkheid komt omtrent hoe een en ander op een meer proactieve manier kan gebeuren, zal dat het voorwerp uitmaken van de onderhandeling van de beheersovereenkomst.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'applicabilité du système des bonus au personnel des entreprises publiques" (n° 2474)

20 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toepasselijkheid van de bonusregeling op het personeel van de overheidsbedrijven" (nr. 2474)

20.01 **François Bellot** (MR): Madame la ministre, depuis le début du mois de janvier, les entreprises peuvent octroyer des bonus à leurs employés en fonction d'objectifs chiffrés à atteindre. Les règles doivent être fixées dans une convention collective de travail.

Il semblerait que cela a, entre autres, pour conséquence d'exclure le personnel des entreprises publiques qui, elles, sont exclues de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires. Toutefois, il semblerait que certains membres du personnel de ces entreprises bénéficient de "stock options".

Madame la ministre, pourriez-vous faire le point sur la situation du personnel des entreprises publiques?

Ces personnes sont-elles réellement exclues du système, même le personnel contractuel?

Existe-t-il une alternative? Les "stock options" ne sont-elles pas contraires aux règles susmentionnées?

20.02 **Inge Vervotte**, ministre: L'article 2 de la loi du 21 décembre 2007 limite son application aux travailleurs relevant du champ d'application de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives et les commissions paritaires.

Cette loi de 1968, ainsi que ses arrêtés d'application excluent les entreprises publiques ainsi que les fonctionnaires publics du champ d'application. Il en résulte que ce nouveau système de bonus n'est pas applicable au personnel statutaire et contractuel des entreprises publiques.

Dans l'état actuel des textes, il n'existe aucune alternative permettant aux entreprises publiques autonomes d'octroyer ce type de bonus avec le régime fiscal et social particulier contenu dans la loi du 21 décembre 2007. Cette exclusion des entreprises publiques autonomes de ce régime pourrait être constitutive d'une inégalité de traitement injustifiée qui mettra ces sociétés de droit public dans une position concurrentielle moins favorable vis-à-vis de leurs concurrents appartenant au secteur purement privé.

Mes services étudient dans quelle mesure il serait judicieux d'étendre ce régime aux entreprises publiques.

En ce qui concerne l'octroi de "stock options", la matière est réglée par une autre loi du 26 mars 1999 qui, elle, n'exclut pas les entreprises autonomes de son champ d'application.

20.03 **François Bellot** (MR): Madame la ministre, je vous remercie.

On dit souvent qu'il y a un avantage comparatif pour le personnel contractuel des entreprises publiques de bénéficier de rentes de situation. La situation actuelle pénalise pourtant ce personnel contractuel qui n'y a pas accès, contrairement au personnel des entreprises concurrentes. Je comprends la difficulté qui résulte du caractère statutaire d'un certain nombre de membres du personnel de ces entreprises publiques, d'autant plus que la loi que nous avons votée indique clairement que l'ensemble du personnel d'une entreprise doit y avoir un égal accès. Je comprends les difficultés, je le répète. Il faudrait examiner la situation en fonction de l'évolution du caractère d'entreprise publique autonome.

20.04 **Inge Vervotte**, ministre: Le débat se situe entre les mains des juristes.

Pour nous, il y a une inégalité et nous voulons la supprimer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la surpopulation des trains de 18.59 heures sur la ligne Bruxelles-Quévry" (n° 2521)

21 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overvolle trein van 18.59 uur op de lijn Brussel-Quévy" (nr. 2521)

21.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, en guise de suite à une précédente question, je vous interroge à présent sur le problème de capacité du train de 18.59 heures de Bruxelles-Centrale-Quévy. Quasiment chaque jour, les trois wagons mis à disposition des voyageurs se retrouvent bondés, si bien que des dizaines de passagers doivent rester debout – qui dans les allées centrales, qui devant les accès et sorties. Je circule d'ailleurs systématiquement dans toute la longueur du train pour m'en rendre compte. C'est tellement vrai que les contrôleurs ne peuvent plus vérifier la possession de titres de transport des usagers.

Le jeudi 21 février, les pauvres voyageurs, dont je faisais partie, ont – en outre – dû subir un arrêt de dix minutes entre Hennuyères et Braine-le-Comte, ajoutant à l'inconfort des personnes debout le risque que les passagers manquent leur correspondance.

Madame la ministre, vous m'avez déjà répondu à propos du train de 15.05 heures sur la même ligne en m'informant de la mise en service de nouvelles voitures afin d'augmenter la capacité de ces véhicules. J'ai été heureux de l'apprendre, tout comme les usagers. En attendant cette mise en circulation, serait-il possible d'ajouter au moins un wagon? Ce serait loin d'être un luxe, vu l'importance du nombre de personnes en station debout – comme les contrôleurs pourront vous le confirmer.

Veuillez m'excuser de faire un peu figure du pitt-bull de la ligne Bruxelles-Mons, mais ce problème me préoccupe!

Président: André Perpète.

Voorzitter: André Perpète.

21.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Flahaux, de manière générale, afin de pouvoir affronter la croissance attendue du nombre de voyageurs sur tout le réseau au cours des prochaines années, la SNCB a fait l'acquisition de nouvelles voitures M6 double étage, lesquelles sont en voie de livraison – et ce, jusqu'à la fin 2009.

S'agissant plus particulièrement du train de 15.05 heures Bruxelles-Quévy, au sujet duquel vous m'aviez interrogée lors d'une précédente commission, je vais répéter la réponse que j'ai alors formulée, en vue de dissiper tout malentendu éventuel: "Ce train se compose d'une automotrice de type break d'une capacité de 255 places. L'occupation moyenne de ce train est de 200 voyageurs. Il n'est, dès lors, pas envisageable de modifier la composition de ce train."

Quant au train de 18.59 heures Bruxelles-Quévy, qui fait l'objet de la présente question, il est bien occupé entre les gares de Bruxelles-Midi et de Hal. Après ce dernier arrêt, de nombreuses places se libèrent. Toutefois, les services concernés de la SNCB vont examiner la possibilité de mettre des moyens supplémentaires à disposition afin de renforcer la capacité de ce train.

21.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Vous voyez que je suis attentif au confort des voyageurs flamands qui sortent à Hal, puisque, pour beaucoup d'entre eux, il est quasiment impossible de s'asseoir jusqu'à cette gare.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Jambon aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande sluiting van het postkantoor aan De Bist te Ekeren - Sint-Mariaburg" (nr. 2527)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor aan De Bist te Ekeren" (nr. 2774)

22 Questions jointes de

- M. Jan Jambon à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture prévue du bureau de poste situé De Bist à Ekeren - Sint-Mariaburg" (n° 2527)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste situé De Bist à Ekeren" (n° 2774)

22.01 Jan Jambon (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik wil eerst zeggen dat ik met mijn vraag het systeem van het hier en daar vervangen van postkantoren door postpunten niet ter discussie wil stellen. Soms kan plaatselijk een en ander beter worden geregeld. Dat is de strekking van mijn vraag.

Wij hebben van het personeel van het postkantoor De Bist te Ekeren vernomen dat dat postkantoor zal worden gesloten. Op dit moment draait dat postkantoor heel goed wegens de uitstekende ligging en ruime parkeergelegenheid aan het postkantoor. Daardoor wordt het bewuste kantoor niet alleen gebruikt door de inwoners van de wijk Sint-Mariaburg, maar tevens door inwoners van de omliggende gemeenten Kapellen, Brasschaat en Kalmthout. Het bewijs hiervan is het feit dat collega Van den Bergh hierna ook een vraag over hetzelfde postkantoor zal stellen.

Ter vervanging van het postkantoor De Bist zal er waarschijnlijk een postpunt komen, waar de inwoners van de wijk terecht zullen kunnen voor de aankoop van postzegels en andere kleine verrichtingen. Voor de meeste postverrichtingen zullen de inwoners van Sint-Mariaburg na de sluiting van het postkantoor aan De Bist moeten uitwijken naar het postkantoor in Ekeren-centrum.

Aan dat postkantoor is er nauwelijks parkeergelegenheid. Zelfs de wagens van De Post zelf staan dubbel geparkeerd en belemmeren het verkeer. Als er dan toch een postkantoor moet verdwijnen, valt er veel te zeggen voor het openhouden van het postkantoor De Bist, waar ruime parkeergelegenheid is en dat is gelegen op een invalsweg naar Ekeren.

Er werd door de wijkwerking van Sint-Mariaburg al aan de diensten van De Post en aan de ombudsman gevraagd naar de reden van de geplande sluiting van het kantoor. Tot op heden kon geen van beide daarop een duidelijk en gemotiveerd antwoord geven.

Mevrouw de minister, wat zijn de redenen voor de sluiting van het kantoor?

Kunt u mij per gemeente opgeven hoeveel kantoren in de regio Ekeren-Kapellen-Brasschaat-Kalmthout reeds werden gesloten sinds 1 januari 2007? Hoeveel van die kantoren werden reeds vervangen door een postpunt?

Wat zijn de plannen ter zake in 2008? Welke postkantoren zullen dit jaar nog sluiten en worden vervangen door een postpunt?

Président: François Bellot.

Voorzitter: François Bellot.

22.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, aangezien mijn collega reeds veel heeft toegelicht, kan ik het kort houden. Ik had mijn vraag eerst schriftelijk ingediend, maar toen de heer Jambon mij daarover aansprak, wilde ik mijn vraag ook graag mondeling stellen in de commissie.

Het betreft inderdaad geen klassieke vraag, zoals er de voorbije weken en maanden al enkele honderden werden gesteld. De vraag is waarom precies dat kantoor moet sluiten en niet het andere.

Lokaal is men ervan overtuigd dat het postkantoor aan De Bist veel beter gelegen is en veel beter bereikbaar is en dat het aangewezen is dat kantoor open te houden in plaats van het kantoor in Ekeren-centrum, dat moeilijk bereikbaar is, weinig parkeermogelijkheid heeft, en dat bovendien een dag per week helemaal niet bereikbaar is met de wagen wegens de markt.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende concrete vragen.

Waarom werd er in voornoemd, concreet geval voor geopteerd om precies het postkantoor in kwestie, het kantoor van De Bist, te sluiten? Waarom werd ervoor geopteerd om het minder goed gelegen kantoor in het centrum te behouden?

Ten tweede, wordt er, meer algemeen, bij de herstructureringen een concreet plan gevolgd? Welke criteria hanteert De Post bij de keuze van te sluiten postkantoren?

22.03 Minister **Inge Vervotte**: Collega's, u verwees er beide al naar, ik hoef de filosofie achter de omzetting van postkantoren naar postpunten hier dus niet meer in detail te geven. Zoals u echter weet, is het ook in het kader van voornoemd transformatieplan dat het postkantoor De Bist te Ekeren zal worden gesloten.

Zoals u zelf al aangaf, werd gekozen voor het behoud van het postkantoor Ekeren-centrum. U vraagt naar de criteria. Ik kan in dat verband het volgende meedelen.

Ten eerste, het aantal postkantoren per fusiegemeente werd bepaald op basis van het aantal inwoners en het aantal vastgestelde klantencontacten in de postkantoren van de gemeente. Dat laat toe te bepalen of boven het strikte minimum van één kantoor wordt gegaan. Zoals u weet, werd de voorwaarde van één kantoor in de beheersovereenkomst opgenomen. Daarna wordt bekeken wat afhankelijk van het aantal klanten bijkomend kan worden gedaan.

Ten tweede, de lokale selecties – dat is voor jullie belangrijk – worden op basis van criteria zoals de ligging gedaan. U formuleerde in dat verband een aantal bedenkingen. De selecties gebeuren echter ook op basis van de criteria infrastructuur, activiteiten, het transformatieplan in zijn geheel en ook het potentieel aan postpuntenkandidaten. Alle, voornoemde elementen worden globaal bekeken.

Elke, lokale keuze is dus een apart geval in de globale context van het behoud van 650 kantoren.

In het geval van Ekeren is het postkantoor Ekeren-Centrum meer centraal gelegen. Het is vandaag ook het kantoor met het grootste aantal klantencontacten. Ekeren-Centrum kan ook, gezien zijn infrastructuur – dat is een cruciaal element –, het activiteitenvolume van Ekeren-De Bist absorberen. Het tegenovergestelde was niet mogelijk. Ekeren-De Bist zou het totaalvolume niet zonder zware infrastructurele werken kunnen absorberen. De infrastructuur werd dus bekeken. In het ene postkantoor was absorptie wel mogelijk. In het andere kon dat niet, tenzij er bijkomende, zware investeringskosten zouden gebeuren.

Ten slotte, ook de geografische spreiding van bestaande en toekomstige postpunten werd mee in rekening gebracht. Ekeren-Centrum garandeert een meer centrale ligging en een betere terreindekking naar gelang van bedoelde postpunten.

Wat betreft de sluitingen in de regio Ekeren-Kapellen-Brasschaat-Kalmthout, werden sinds 1 januari 2007 twee postkantoren gesloten, met name Ekeren-Donk en Kalmthout-Heide. Ze werden beide door een postpunt vervangen, respectievelijk postpunt Prinshoeve en postpunt NMBS-Kalmthout-Heide.

In dezelfde regio zijn in 2008 de volgende sluitingen gepland: Ekeren De Bist, Kappellen Putte in Kappellen, Hoevenen in Stabroek, Brasschaat Kaart, Brasschaat Maria-ter-Heide en Brasschaat Driehoek in Brasschaat. In Brasschaat en Ekeren is de selectieprocedure voor de postpunten afgelopen. Ze worden in de loop van de volgende maanden dan ook operationeel. In Kappellen Putte en Hoevenen is de selectieprocedure nog steeds aan de gang.

22.04 **Jan Jambon** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor het omstandig en gedetailleerd antwoord. Ik begrijp uit uw antwoord op de eerste vraag dat het er voornamelijk mee te maken heeft dat men de twee samenbrengt. Dat zal waarschijnlijk intern een goede reden zijn. Ik ken de situatie ter plaatse heel goed. Voor de klanten van De Post is De Bist veel klantvriendelijker qua ligging en infrastructuur dan Ekeren-Centrum. Een ander element is dat het, mijns inziens, gemakkelijker is om in de buurt van het postkantoor van Ekeren-Centrum een postpunt te vinden dan in De Bist. Men zegt het in Ekeren-Centrum zelf: daar zijn veel handelszaken ter beschikking. Het postkantoor van De Bist – daarom kon men er ook zo gemakkelijk parkeren – ligt eigenlijk aan een invalsweg.

Wat de infrastructuur betreft, hoe zwaar de investeringen zijn kan ik niet beoordelen. Inzake klantvriendelijkheid zou de omgekeerde beweging echter beter zijn. Ik zeg het nogmaals, ik discussieer niet over het feit of er teveel postkantoren worden vervangen. Dat is in deze absoluut niet het punt van discussie. Vanuit het oogpunt van klantvriendelijkheid denk ik dat het postkantoor van De Bist meer aangewezen is.

22.05 Minister **Inge Vervotte**: Ik kan natuurlijk alleen de elementen geven die men mij aanreikt. Uit de informatie waarover ik beschik, blijkt wel dat de meeste klantencontacten in het centrum zijn. Men heeft natuurlijk eerst de oproep gedaan voor de postpunten. Het bleek alvast niet dat er in het centrum gemakkelijker postpunten konden worden gevonden. Het is een geheel van afwegingen.

Ik begrijp uw gevoeligheid. Hoe dan ook wil ik meegeven dat men op basis van een aantal criteria is overgegaan tot de besluitvorming.

22.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik wil mij graag aansluiten bij de woorden van collega Jambon. Wat het aantal klantencontacten betreft, zou het natuurlijk interessant zijn om dat met cijfers gestaafd te zien. Ik vind die stelling een beetje vreemd. In Ekeren is men er blijkbaar immers echt van overtuigd dat het kantoor in De Bist het best gelegen en het meest klantvriendelijk is. Ook de districtsraad heeft zich daar al over uitgesproken. In die zin is er dus al een behoorlijk lokaal draagvlak. Men zal het niet met plezier doen maar men zal er veeleer voor kiezen om het kantoor in het centrum op te geven dan het kantoor in De Bist. In die zin lijkt dat toch in tegenspraak met het aantal klantencontacten, het argument dat hier door De Post wordt gegeven. Dat wou ik er nog even aan toevoegen.

Voorts sluit ik mij aan bij de commentaren van de collega.

22.07 Minister Inge Vervotte: Ik ben absoluut voorstander van transparantie in de besluitvorming wat dat betreft. In die zin kan daarover voor mij zeker en vast overleg worden georganiseerd, om de transparantie wat dat betreft te vergroten als er zo'n groot verschil zou bestaan tussen onze gegevens en de perceptie bij de betrokkenen zelf. Ik wil dat in alle transparantie uitklaren.

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

23 Vraag van mevrouw Katrien Schryvers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de zorg voor de veiligheid in de 'treintunnel' op de HSL langs de E-19, ter hoogte van Brasschaat, Schoten, Brecht" (nr. 2546)

23 Question de Mme Katrien Schryvers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mesures de sécurité à prendre dans le 'tunnel des trains' sur la ligne à grande vitesse en bordure de l'E-19 et à la hauteur de Brasschaat, Schoten, Brecht" (n° 2546)

23.01 Katrien Schryvers (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een vraag in verband met de veiligheid op het tracé van de HSL langs de E19 ter hoogte van Brasschaat, Schoten en Brecht.

De wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen maakt, conform aan Europese richtlijnen, de infrastructuurbeheerder enerzijds en de spoorwegondernemingen anderzijds, ieder voor zijn eigen deel, verantwoordelijk voor de veiligheid van het spoorverkeer. Normaal valt de veiligheid van de spoortunnels dus onder de verantwoordelijkheid van Infrabel.

Mijn vraag luidt of de zorg voor de veiligheid bij calamiteiten is gegarandeerd indien er zich een zwaar incident zou voordoen in de spoortunnel langs de E19 ter hoogte van Schoten en Brecht.

Ik heb daaromtrent nogal wat vragen gekregen van brandweer- en politiediensten van die respectievelijke gemeenten. De trein rijdt er nu natuurlijk nog niet, maar er worden vragen gesteld aangaande de toekomst. Wat als de exploitatie begint? Hoe worden de brandweer- en politiediensten daarbij betrokken? Is de veiligheid gegarandeerd? Wat zullen de inspanningen zijn van de brandweer- en de politiediensten en wat is hun verantwoordelijkheid dienaangaande? Dat zijn de vragen die leven bij de mensen op het terrein.

Ik kan me niet voorstellen dat er bij de bouw en in het raam van de noodzakelijke aanvragen geen rekening zou zijn gehouden met de veiligheid en dat er toen niet is gedacht aan interventie bij rampen, maar ik denk dat ook op dat vlak transparantie goed is, en dat het ook goed zou zijn dat het bij de mensen op het terrein ook gekend is.

Mevrouw de minister, ik zou dan ook graag het volgende vernemen.

Hoe zal de interventie bij brand of een ander ernstig ongeval met een HST-stel in die tunnel worden georganiseerd?

Het gaat over een lange constructie. Is die gemakkelijk bereikbaar? Is de constructie ook langs de binnenzijde toegankelijk voor hulpdiensten?

Zijn er voorafgaandelijk keuringen gebeurd?

Worden de brandweerkorpsen daar nog speciaal uitgerust met noodzakelijk logistiek materiaal?

Is het duidelijk welke rol de lokale veiligheidsdiensten daar bij incidenten of ramp zullen spelen? Worden zij op de hoogte gebracht van de rol die zij te spelen hebben?

Is het moment nu niet rijp, vooraleer de treinen er effectief beginnen te rijden, om daar aandacht aan te besteden en voorafgaandelijk te controleren of alles, ook indien het grondig voorzien is, ook effectief zo is uitgevoerd?

23.02 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, conform aan de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen alsook de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, stelt de infrastructuurbeheerder een intern nood- en interventieplan op dat de noodprocedures coördineert met alle spoorwegondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken. Dat is belangrijk omdat het in de toekomst ook alleen maar aan belang zal winnen.

Daarenboven werd bij het opstellen van het INIP rekening gehouden met het KB van 16 februari 2006 betreffende nood- en interventieplannen. Het intern nood- en interventieplan van Infrabel is eveneens van toepassing op de hogesnelheidslijnen, alsook in de koker van Peerdsbos.

Het betreft een koker met een opengewerkte wand naar de E19. Het gaat om een constructie met een dakstructuur en niet zozeer om een tunnel. De doorrit van een trein in de koker bedraagt 55 seconden. De kans dat een trein in noodsituatie tot stilstand komt in de koker is dus zeer gering.

Bovenvermelde koker werd onder andere voorzien van de volgende veiligheidsuitrustingen: dubbele elektrische voeding, de deksels van de afwateringsgoot en de kabelsleuven vormen een ruim dienstpad op het niveau van de rails, verlichting, stopcontacten om de 60 meter, branddetectie, rook- en warmteafvoer, natuurlijke ventilatie, blusleidingen en hydrant – dat is een aansluitspuit voor de brandweer – en toegangscontrole. Daarnaast werd in voldoende vluchtwegen en nooduitgangen voorzien.

Langs de kant van het Peerdsbos zijn de nooduitgangen bereikbaar via parallel gelegen openbare wegen en de dienstwegen van Infrabel. Langs de E19 zijn de nooduitgangen bereikbaar van op de pechstrook via openingen doorheen de new jerseybetonblokken. Hierdoor kunnen de voertuigen van de interventieploegen op de pechstrook en op de verharde zones achter de new jersey's worden opgesteld. De nooduitgangen zijn beveiligd door middel van gepantserde deuren. Aan de buitenzijde, kant Peerdsbos en E19, kan de deur ontgrendeld worden door middel van een sleutel. De hulpdiensten zijn in het bezit van die sleutel. Aan de binnenzijde van de deur worden antipaniekstangen geplaatst. Ter hoogte van de nooduitgangen aan de kant van de E19 werden tussen de wand van de koker en de pechstrook voorzieningen getroffen voor de opvang van reizigers in het geval van nood. Het betreft een open ruimte met een verhard wegdek en met new jersey's.

De hulpdiensten ontvingen het technische dossier over de koker Peerdsbos. Er werden rondleidingen en presentaties te Antwerpen georganiseerd. Daarnaast vonden volgende oefeningen plaats: een brandweeroefening-Peerdsbos op zaterdag 14 oktober 2006 te Schoten, alsook een internationale alarmoefening HSL4 op zaterdag 18 november 2006. Die oefeningen laten toe om het provinciale en gemeentelijke nood- en interventieplan bij te werken voor de indienststellingen van de betrokken lijn.

Infrabel stelt alles in het werk om het risico preventief te identificeren, te evalueren en wanneer nodig en waar mogelijk ook te verminderen en zo niet te elimineren. De indienststelling van de HSL4 is bovendien onderschikt aan de goedkeuring van de federale overheidsdienst Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de spoorwegen zelf.

23.03 **Katrien Schryvers** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw uitvoerig antwoord. Het is goed de oplijsting eens te kennen van de maatregelen die preventief zijn genomen. Ook hier is duidelijk dat communicatie en afstemming uitermate belangrijk zijn, zowel van het eigen interventieplan of de NIP's van Infrabel als van de verschillende gemeenten die er moeten opmaken.

U hebt gelijk als u stelt dat de kans klein is dat er zich daar een zwaar incident zou voordoen, maar natuurlijk zijn juist op deze locaties de gevolgen soms heel groot. Misschien is het toch nuttig dat er terug een

afstemming gebeurt, gezien de vragen die daar bij de verschillende brandweerdiensten rond bestaan. Het stemt mij alleszins positief dat er blijkbaar toch, terecht en niet meer dan normaal, de nodige aandacht aan wordt besteed.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "verloren gegane aangetekende zendingen bij De Post" (nr. 2753)

24 Question de M. Peter Logghe à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la perte d'envois recommandés à La Poste" (n° 2753)

24.01 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, een juwelier beklagde er zich onlangs over dat een aangetekende zending verloren ging. In de zending zat een staal ter waarde van 500 euro. Van De Post kreeg hij hiervoor een povere 39 euro schadevergoeding. De woordvoerder van De Post zou hem trouwens hebben meegedeeld dat hij zich maar zelf daarvoor moest verzekeren. Die zaak roept verschillende vragen op.

Ik heb ooit zelf meegemaakt dat een aangetekende zending verloren ging. Voor mij was dat niet echt vervelend, want het was een aangetekende zending van de fiscus. Ik heb er dus verder niet naar omgekeken, maar er rijzen toch wel een aantal vragen wanneer aangetekende zendingen niet aankomen.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

Mevrouw de minister, sluit De Post geen collectief contract af met de particulier voor het versturen van bepaalde zendingen? Het overheidsbedrijf De Post is in feite verantwoordelijk voor het verlies van de zendingen, en niet de klant. Waarom zou de klant zich moeten verzekeren tegen dergelijke risico's? Ik veronderstel dat De Post hiervoor wel is verzekerd. Kunt u er ons een idee van geven hoeveel aangetekende zendingen in de afgelopen jaren verloren gingen, als er überhaupt aangetekende zendingen verloren gingen? Is er sprake van een neerwaartse, dan wel een opwaartse trend in de loop der jaren? Waaraan is de trend te wijten?

Werd er in contractuele schadevergoedingen voorzien? Zo ja, welke? Heeft De Post zich verzekerd tegen verlies, ontvreemding of diefstal van aangetekende zendingen?

Een woordvoerder van De Post heeft het onder andere over verzekerde zendingen. Bestaat er een verschil tussen aangetekende zendingen en verzekerde zendingen? Is een aangetekende zending geen verzekerde zending? Zo nee en indien men niet kan verzekeren dat een aangetekende zending ter plaatse aankomt, waarom zou men dan nog aangetekende zendingen versturen?

24.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer Logghe, een aangetekende zending is een zending waarvoor De Post een ontvangstbewijs aan de afzender geeft op het moment van de verzending en de zending aflevert aan de geadresseerde of zijn gevolmachtigde tegen aftekening. Dat staat in artikel 30 van het koninklijk besluit van 27 april 2007, houdende de reglementering van de postdienst.

Bovendien biedt De Post de gelegenheid aan de afzender op basis van het unieke barcodenummer de status van de zending te volgen op de website van De Post. Er is geen sprake van verzekering van de inhoud in de algemene voorwaarden. De dienst is eerder bestemd voor het versturen van documenten en meldingen.

Het percentage aangetekende zendingen waarvan de afzender een klacht indient omdat hij beweert dat de bestemming de zending niet heeft gekregen, is ongeveer 0,0125%, of 1 op ongeveer 8.000 aangetekende zendingen. Dat aantal blijft stabiel op dat marginale niveau over de jaren heen. Van die cijfers blijkt achteraf in meer dan 30% van de gevallen dat de zending wel degelijk was toegekomen.

De algemene voorwaarden bepalen dat een bedrag van maximaal 39 euro moet worden betaald in geval van verlies van een aangetekende zending. Dit is in overeenstemming met de door de Koning bepaalde vergoeding in de wet op de oprichting van de postdienst van 6 juli 1971. Het bedrag moet worden gerelateerd aan het hoofddoel van de aangetekende zending, namelijk het versturen van documenten met

een levering tegen aftekening. De Post is verzekerd voor de officiële vergoedingen van 39 euro.

Zendingen met aangegeven waarde zijn eveneens aangetekende zendingen, waarbij de afzender een bijkomende dienst betaalt voor de verzekering van de inhoud. Indien zo'n zending verloren gaat, betaalt De Post de waarde van de inhoud terug, met een maximum van het verzekerde bedrag. Een zending kan worden verzekerd tot 7.500 euro. Het tarief voor zending met aangegeven waarde komt boven op het tarief voor een aangetekende zending en de zending wordt verzekerd voor 0,50 euro per aangegeven schijf van 25 euro of gedeelte van 25 euro. Het minimumport is 5 euro.

24.03 Peter Logghe (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik sta met de mond vol tanden. U heeft een zeer volledig antwoord gegeven, mevrouw de minister. Ik dank u voor uw omstandig antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Questions jointes de

- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la taxe frontalière dont sont redevables les usagers du rail entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg"** (n° 2671)

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la surtaxe pour des voyages internationaux en train sur de courtes distances"** (n° 2797)

25 Samengevoegde vragen van

- **de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de grenstaks verschuldigd door de treinreizigers die van België naar het Groothertogdom Luxemburg reizen"** (nr. 2671)

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toeslag voor internationale kortereafstandstreinreizen"** (nr. 2797)

25.01 André Perpète (PS): Madame la ministre, la mobilité des habitants de la province du Luxembourg est très importante à mes yeux. La province étant essentiellement une zone frontalière, nombreux sont ses habitants à se rendre fréquemment au Grand-Duché de Luxembourg; ils prennent le train par facilité ou par respect de l'environnement. Malheureusement, à l'heure où la mobilité et la liberté de circulation à l'intérieur des États et entre les États de l'Union est une priorité de plus d'un gouvernement, les héritages du passé sont encore nombreux. Je fais référence à la taxe frontière de 4 euros toujours d'application sur certaines lignes et sur certains tickets, sur le trajet du Grand-Duché mais aussi vers la France.

Cette taxe fait donc gonfler le prix des billets, surtout sur des trajets courts. C'est ainsi que le billet de train entre Arlon et Klein-Bettingen, de l'autre côté de la frontière, est plus cher qu'entre Klein-Bettingen et Luxembourg, alors que la distance est triple. On pourrait multiplier ces exemples: entre Gouvy et Trois-Vierges, la gare-frontière du côté luxembourgeois sur la ligne Liège-Luxembourg, le ticket est six fois plus cher qu'entre Trois-Vierges et Luxembourg, une distance six fois supérieure, en partie à cause de la taxe frontière en question.

Cela amène certains usagers du train à prendre leur voiture pour se rendre, non pas à la gare belge dont ils sont les plus proches, mais à la première de l'autre côté de la frontière où ils prennent un billet qui n'est pas frappé de cette taxe. Cela entraîne des difficultés de déplacement et réduit l'attrait du train.

Cette taxe frontière est-elle d'application avec tous les pays voisins? Son application est-elle systématique et uniforme? La SNCB compte-t-elle supprimer cette taxe frontière dans un avenir proche et avec ses homologues étrangers? En effet, elle ne me paraît plus être en phase avec les projets, les accords européens et la mobilité qu'on entend promouvoir, notamment par les transports en commun, en particulier par le rail.

De **voorzitter**: Ik kan alleen maar vaststellen dat de heer Gilkinet nog niet aanwezig is.

25.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Perpète, il n'y a pas d'application d'une taxe frontière. Le prix du billet international est parfois plus élevé que le prix du billet en service intérieur belge. Cette différence s'explique par l'utilisation d'un système et d'un niveau de prix différents et non pas par l'ajout d'une taxe frontière.

Il faut aussi rappeler qu'en principe et contrairement aux tarifs du trafic intérieur, les tarifs internationaux ne sont pas subventionnés. Les prix TCV valables d'une gare belge vers une gare étrangère sont calculés en fonction de la distance parcourue sur chaque réseau. Chaque réseau impose le prix sur son propre parcours et l'addition de ces prix détermine le prix total. Aucune taxe frontalière n'est rajoutée à ce prix. Par exemple, sur la relation Bruxelles-Luxembourg, la SNCB calcule le prix entre Bruxelles et Sterpenich et le CFL calcule le prix entre Sterpenich et Luxembourg. L'addition de ces deux prix forme le montant total pour le trajet Bruxelles-Luxembourg.

Pour stimuler le transport transfrontalier de courte distance et en concertation avec les réseaux étrangers, la SNCB peut négocier des tarifs plus avantageux. Chaque réseau limitrophe détermine sa part. Le prix total est composé de l'addition de ces parts. Aucune taxe n'est ajoutée à ce prix. Les prix appliqués pour ces tarifs transfrontaliers courtes distances billet aller-retour un jour et Cartes Train sont très avantageux et tiennent compte d'une réduction importante. Les prix appliqués pour les Cartes Train sont pour le trajet en Belgique les prix des Cartes Train en service intérieur.

Enfin, en vertu de l'article 31 du présent contrat de gestion et avec l'accord du réseau partenaire, la SNCB peut proposer une tarification plus favorable sous réserve de compensation par l'autorité de tutelle. Cette matière sera reprise cette semaine avec le groupe SNCB lors des négociations du nouveau contrat de gestion. Bien qu'une taxe frontière ne soit pas appliquée, je suis déjà entrée dans une négociation avec la SNCB afin de remédier aux différents tarifs et pour améliorer la mobilité durable des habitants des zones frontalières.

25.03 André Perpète (PS): Madame la ministre, même des professionnels des milieux du rail nous expliquent régulièrement que, s'il existe un surcoût sur les billets pour de courts trajets vers le Luxembourg, c'est en raison d'une taxe frontière.

Je vous fais confiance sur le fait que cette taxe n'existe pas, mais je lirai votre réponse attentivement. Je vais quand même vérifier comment il se fait que - c'est une réalité -, les billets internationaux sur une courte distance au départ d'une ville dans la province de Luxembourg vers le Grand-Duché sont nettement plus chers que, par exemple, le billet Arlon-Libramont, alors qu'il y a cinquante kilomètres au lieu de vingt-cinq. On pourrait encore citer d'autres exemples et je me demandais si la situation était la même pour les trajets vers la Hollande, la France ou l'Allemagne.

Il n'y a pas de raison de demander la suppression d'une taxe qui n'existerait pas ou plus mais il reste quand même un problème de coût.

Je vais vérifier de mon côté auprès de mes interlocuteurs car les informations qu'ils m'ont transmises n'étaient pas ou plus exactes.

25.04 Minister Inge Vervotte: Voor mij is de prioriteit in eerste instantie dat er geen concurrentie kan zijn. Aan de NMBS zal ik vragen om daar in eerste instantie een plan tegenover te zetten. Daarna zullen we kijken in welke mate dat een impact heeft op het tarifieren zelf.

De eerste prioriteit voor mij is dus de ongelijkheid over de grenzen heen. Daaraan remediëren, is de eerste prioriteit die ik heb gevraagd aan de NMBS.

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

De **voorzitter**: Het volgende punt op de agenda bestaat uit een vraag van de heer Deseyn, eveneens gekoppeld aan een vraag van de heer Gilkinet die evenwel nog steeds niet aanwezig is.

26 Questions jointes de

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de management du service Cleaning de La Poste" (n° 2798)

- M. Roel Deseyn à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conditions d'emploi précaires au sein du département Cleaning de La Poste" (n° 2807)

26 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen inzake het management van de dienst Cleaning van De Post" (nr. 2798)

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkonzekerheid bij de afdeling Cleaning van De Post" (nr. 2807)

26.01 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, men zou een aantal zaken logisch kunnen duiden. Als er postkantoren worden gesloten, moet er ook minder worden geïnvesteerd in onderhoud. Een aantal zaken die reeds vroeger zijn gesignaleerd, zoals problemen met het personeelsmanagement, met het uitbetalen van lonen of met het correct regelen van het statuut inzake vakantiedagen, blijkt nogal systematisch te zijn voor het omgaan met het personeel. Mevrouw de minister, ik denk dat u ook persoonlijk nogal gevoelig bent voor dergelijke aangelegenheden en dat deze mensen met respect moeten worden benaderd. Wanneer een ander arbeidsregime wordt voorgesteld, mag dat niet leiden tot een grote inkomensval. We moeten daar minstens heel bezorgd om zijn en kijken wat de alternatieven kunnen zijn. Het gaat immers om een categorie van personeel die nooit riant of goed is betaald. Ze behoren tot de minst betaalden binnen de hele organisatie van De Post.

Ik begrijp dat een en ander moet worden geherstructureerd. Daarbij gaat het om een verlies van ongeveer 80 fulltime equivalenten. Veel van de mensen in Cleaning werken bovendien halftijds. Als zij dan een grote terugval kennen in hun uren, rijst daardoor toch een aantal problemen. In Vlaanderen zou het, bijvoorbeeld, over 78 voltijdse diensten gaan en daarnaast een heleboel inperkingen van uren, vandaar mijn vragen.

Welke is de personeelspolitiek inzake het compenseren van de vermindering van uren voor mensen binnen Cleaning? Of zal men het hun koudweg vertellen? Vaak is er geen keuze of alternatief. Als mensen veel verder moeten gaan werken, rijzen er mobiliteits- en andere problemen. Men heeft dan geen andere keuze. Hoe zal men omgaan met het voorstellen van andere diensten of het terugschroeven van diensten?

Ten tweede, wat verwacht u als voogdijminister van het overheidsbedrijf De Post inzake kwalitatieve arbeid en zekerheid voor de mensen in dit departement? Een voorganger van u wou De Post ook afrekenen op zijn sociale dimensie. Dat is altijd een moeilijke opdracht gebleken, maar als het gaat om kwalitatief personeelsmanagement, mogen we toch enkele verwachtingen hebben ten aanzien van De Post.

Welke engagementen mag De Post van u verwachten en wat verwacht u dat De Post op dit punt minimaal presteert?

26.02 **Minister Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, ik heb een opmerking. Mijnheer Deseyn, wij hebben uw vraag niet gekregen. Wij hebben de vraag gekregen van de heer Gilkinet en ik heb antwoorden op zijn vragen. Ik stel vast dat uw vragen iets uitgebreider zijn. Ik zal daarop dus geen volledig, correct antwoord kunnen geven.

26.03 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Ik heb een mail ontvangen dat mijn vraag werd toegevoegd. We zullen de discussie voeren en misschien kunnen we daarna nog een schriftelijke aanvulling krijgen die aan de commissie kan worden meegedeeld? Ik denk dat het een essentieel punt is inzake personeelsmanagement.

26.04 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, en 2003, La Poste avait créé le service Cleaning pour effectuer les missions de nettoyage de ses locaux. Ce service gère lui-même les ressources humaines, la gestion administrative et les paiements des employés du service. Il me revient que ce service connaît de lourdes difficultés au niveau de la gestion du personnel, du paiement des salaires, de la gestion des congés, de la gestion des horaires.

En effet, certains jours de congé n'ont pas été payés correctement. D'après nos informations, des paiements ont été effectués avec énormément de retard. Les employés auraient été invités à demander volontairement leurs prestations à temps partiel. Les horaires ne seraient pas transmis suffisamment à l'avance, les travailleurs se présentant le matin afin de savoir s'il y a du travail pour eux ce jour-là.

Ce problème est pendant depuis un certain temps et connu du management. Certains de ces problèmes ont d'ailleurs fait l'objet de plusieurs plaintes auprès du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale. Un syndicat a, déjà en juin 2006, rappelé aux bons souvenirs de la direction le cas des employés qui avaient des problèmes de paiement de salaire.

Il me revient effectivement que La Poste rechignait à payer son dû, cela pendant parfois un an. Des entretiens ont ensuite eu lieu, en vue d'analyser la situation personnelle des employés dès septembre 2006. Mais un an plus tard, il semblait subsister des problèmes de nature à susciter de nouvelles plaintes auprès

du SPF Emploi.

Madame la ministre, quelles sont les missions concrètes du service Cleaning? Son cadre était-il complet en 2007? Quelle est la convention collective qui régit les relations sociales au sein du service Cleaning? Est-elle différente de celle des employés de La Poste? Quelles sont les statistiques d'emploi au sein du service Cleaning pour 2002 à 2007 pour ce qui concerne le nombre d'employés, leur temps de travail et le type de contrat? Quelle est la politique des horaires du service Cleaning? Est-il exact que certains des employés ne connaissent pas leur horaire du jour, notamment au Centre Monnaie? Quel est le délai et quelle est la méthode utilisée pour communiquer les horaires aux employés? La gestion administrative (paiement des salaires et congés du service Cleaning) a-t-elle été régularisée pour tous les employés? Les arriérés de paiement ont-ils été résolus?

26.05 **Minister Inge Vervotte:** Mijnheer de voorzitter, voor de volledigheid van het verslag, ik heb uiteraard geen gegevens over een aantal elementen, maar ben er wel bekommerd om. Ik begrijp dat het heel belangrijk is en ik weet dat voor heel veel transities die we nu meemaken bij De Post, het niet altijd evident is voor het personeel. Ik probeer dat met de nodige zorgzaamheid en aandacht te doen, maar uiteraard vergt dat veel. Ik ben mij daar ten volle van bewust. Persoonlijk vind ik het heel belangrijk en dring ik er ook op aan dat een en ander gebeurt in wederzijds respect en sowieso met respect voor de sociale dialoog.

De antwoorden die ik nu kan geven, zijn de antwoorden op de feitelijke vragen. De andere vragen kunnen worden behandeld, wanneer we dieper op het onderwerp kunnen ingaan naar aanleiding van formele vragen.

Le département Cleaning a la responsabilité d'assurer l'hygiène de tous les bureaux de La Poste. Le cadre a été rempli à 95%. Le département veille aussi à ce que tous les contrats externes soient repris en interne. Cela a créé du travail supplémentaire pour le cleaning.

Le personnel du service de nettoyage de La Poste fait partie intégrante du personnel de La Poste. Par conséquent, les relations sociales au sein de ce service sont régies par la commission paritaire de La Poste.

L'emploi de services pour le personnel contractuel s'élève à ... Je dispose de tous les chiffres: dois-je vraiment tous les citer ou puis-je simplement vous les remettre pour le rapport? (*Assentiment*)

Des informations détaillées concernant le personnel intérimaire pourraient être fournies par écrit. Elles demandent plus de temps pour être récoltées. En fonction du cadre rempli à 95%, on peut estimer que 5% de la charge de travail est assurée par du personnel intérimaire.

La répartition par type de contrats CDD et CDI pour l'année 2003 a été estimée; La Poste ne dispose pas d'informations pour l'année 2002. Une fois encore, je dispose de ces statistiques concernant les heures supplémentaires, les équivalents temps plein payés, le nombre de personnes rémunérées et le full time équivalent moyen payé. Elles seront jointes au rapport.

En ce qui concerne la politique des horaires, depuis le 1^{er} décembre 2007 et suite à la réorganisation des services de nettoyage dans les services centraux – Centre, Monnaie, De Brouckère et Quai de Willebroek –, tous les services ont été définis avec mention des heures de prestation. Ces services et heures de prestation ont été présentés aux partenaires sociaux lors d'un comité zonal de concertation, en novembre 2007, et ont ensuite été communiqués aux employés du service de nettoyage.

Enfin, les employés du service de nettoyage ont reçu une fiche des tâches individuelles reprenant les tâches quotidiennes et périodiques à effectuer. Dès qu'un changement en service ou heures de prestation s'avère nécessaire, il est immédiatement communiqué au personnel et aux partenaires sociaux.

En 2006, le département "nettoyage" a en effet assuré la gestion administrative et cela a effectivement engendré de nombreux problèmes. Fin 2006, début 2007, les régularisations ont été effectuées et tous les processus ont été transférés vers les services d'administration du département Ressources humaines, qui est responsable pour toute l'administration du personnel au sein de La Poste. Depuis lors, tout doit être sous contrôle.

26.06 **Roel Deseyn** (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor het engagement en de bekommernis. Sociale dialoog zou inderdaad kunnen helpen. Het is alvast goed dat het dossier ook bij het

Parlement is ingeleid.

Theoretisch kan men natuurlijk zeggen dat het in veel gevallen niet over een naakt ontslag gaat, maar u weet welke wettelijke formules en welke praktische bezwaren in de praktijk vaak in de weg staan. Omdat er geen andere keuze is voor de betrokkene, wordt die dan toch vaak met afvloeiing geconfronteerd.

Ik geef een kleine suggestie. Het is goed dat er af en toe iemand langsgaat voor de controle en het onderhoud van de leegstaande lokalen, tegen vandalisme. Dat zou enkele uren kunnen redden. Voor een aantal mensen kan dat iets betekenen. Dat is een stukje oplossing dat ook wordt gesuggereerd van op het terrein. Dat geef ik vanmiddag even mee.

Nogmaals, bedankt voor de bekommernis. Het gaat hier toch over een hele groep mensen, die toch nog iets zouden kunnen betekenen in de organisatie, die ze zoveel jaren trouw hebben gediend.

26.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, il y a pour le moment une grande pression sur les travailleurs de La Poste qui distribuent le courrier ou qui s'occupent du nettoyage des locaux. Il faut éviter que le contexte actuel – ouverture du marché postal – se fasse au détriment des travailleurs.

D'après les informations que j'avais reçues, il me semblait qu'un problème réel se posait vis-à-vis du personnel de nettoyage. Vous ne l'avez pas nié en indiquant qu'il datait de 2006. Vous m'avez dit que ces problèmes étaient en voie de résolution, via une réorganisation et un dialogue social accru. Je ne peux que prendre acte de votre réponse. J'espère qu'il en est effectivement ainsi.

Je resterai attentif – je suis sûr que vous aussi – à ce que les travailleurs ne soient pas les victimes des événements.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

27 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la traque aux absents à La Poste" (n° 2796)

27 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de jacht op afwezige personeelsleden bij De Post" (nr. 2796)

27.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, cette question est en relation avec la précédente.

La lutte contre l'absentéisme injustifié constitue un souci propre à toute entreprise, publique ou privée, dès lors qu'il implique un coût important et qu'il reporte la charge de travail sur les autres employés. Cependant, elle doit se dérouler dans les formes légales et dans le respect du droit élémentaire à se soigner, particulièrement quand la maladie découle de conditions de travail difficiles. Nous savons que nos postiers sont exposés à de fortes pressions, mais également à des conditions climatiques pas toujours évidentes.

Il semble que la direction de La Poste ait fait inscrire dans la liste des critères d'évaluation des bureaux zonaux et régionaux celui lié à la lutte contre l'absentéisme. Concrètement, les directeurs seront notés en fin d'année sur leur aptitude à traquer le personnel faussement convalescent. Si un directeur échoue dans cette mission, il pourra être sanctionné, voire licencié. Du moins la presse l'a-t-elle indiqué à la fin de la semaine dernière. Les informations que j'ai obtenues vont dans le même sens, mais en des termes moins abrupts.

Madame la ministre, confirmez-vous cette politique de quotas d'absentéisme introduite dans les critères d'évaluation du personnel de direction de La Poste? Estimez-vous que cette méthode est conforme aux droits des travailleurs?

Ne risque-t-elle pas de conduire à certaines dérives? Quelles sont les balises qui ont été placées pour éviter des excès dans le chef des directions concernées?

N'existe-t-il pas d'autres manières de combattre l'absentéisme? Quel est votre plan en ce domaine?

J'ai lu que La Poste souhaitait s'adresser aux médecins qui remettaient des certificats. Il me semblerait intéressant de les interroger sur le type de pathologie dont souffrent les travailleurs et essayer de

comprendre les raisons physiologiques et psychologiques qui provoquent l'absentéisme.

27.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la gestion de l'absentéisme n'est pas limitée à un contrôle des absents, mais relève de l'administration de la totalité du personnel. Autrement dit, il s'agit d'une question de management. Dès lors, il est évident que ce critère fait partie du processus d'évaluation des managers en fin d'année.

Le plan d'action de lutte contre l'absentéisme se déroule dans le plus grand respect du droit du travail et des dispositions statutaires de La Poste, et même dans le respect le plus profond de chaque individu.

La gestion de l'absentéisme à La Poste ne consiste pas simplement en une répression des abus, mais aussi en un suivi et un soutien de tous les personnels absents, selon une approche humaine et individualisée, en vue d'améliorer le bien-être au travail. Qui plus est, un suivi mené par des assistants sociaux est proposé dès que la gestion du problème dépasse les compétences et les responsabilités du management.

Afin de prévenir tout risque de dérive, une évaluation permanente a été instaurée.

Je sais bien que je ne peux pas diriger les travaux en commission, mais j'aimerais vous soumettre une proposition.

Il serait intéressant de faire venir un responsable de La Poste pour faire le point sur l'absentéisme. Je sens qu'il y a beaucoup de questions à ce sujet. On pourrait donc demander à Johnny Thijs d'expliquer devant la commission le plan de lutte contre l'absentéisme et les efforts pour le bien-être du personnel avec le suivi qu'on entend proposer aux personnes concernées.

27.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Je suis entièrement d'accord pour entendre M. Thijs. Il est déjà venu pendant la période des affaires courantes, avant que vous ne deveniez ministre. La note que j'ai sous les yeux stipule qu'on veillera à ce que chaque manager local diminue le nombre d'absences de courte durée, qu'on va interroger les médecins et peut-être les dissuader de délivrer des certificats. Je m'inquiète de possibles manquements au droit des travailleurs, comme je l'ai dit en introduction, et quant à l'éthique d'une entreprise publique.

Soyons clairs: quand les gens "carottent" ou sont en congé maladie sans raisons valables, reportant la charge de travail sur leurs collègues, ce n'est pas acceptable mais il y a des règles à suivre en matière de respect des travailleurs. J'ai l'impression qu'on s'approche de la limite à ne pas dépasser, parce que La Poste est soumise à une forte pression commerciale et de rentabilité. Je vous engage, en tant que ministre, à être claire vis-à-vis de la direction de La Poste sur le fait qu'il faut respecter les lois et les travailleurs. J'ai la crainte que ce ne soit pas toujours le cas.

27.04 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, ik kan alleen maar zeggen dat ik dit heel belangrijk vind als minister en dit aspect eerder benader zowel vanuit sociale rechtvaardigheid naar het individu toe, want als er problemen zijn, dan moeten die worden opgevolgd, als uit sociale rechtvaardigheid naar de onderneming toe, omdat misbruiken ook moeten worden opgevolgd. Indien er daar andere concrete elementen of bewijzen zouden zijn, dan ben ik de eerste om die aan te pakken en te onderzoeken.

Ik kan alleen maar vaststellen dat er daar een atmosfeer is dat er een strijd bezig is, een oorlog bezig is. Indien er elementen zijn, heb ik graag dat die mij worden bezorgd. Ik zal dit plan politiek telkenmale verdedigen vanuit een sociale rechtvaardigheid naar het individu toe, waar er misschien oplossingen moeten worden gezocht op de werkplek, alsook naar de onderneming in het algemeen toe, waar wij ervoor moeten zorgen dat misbruiken worden tegengegaan.

Ik herhaal, indien daarmee op een andere manier zou worden omgegaan en er kunnen daarvan concrete voorbeelden worden gegeven, dan ben ik graag de eerste die daarvan op de hoogte wordt gesteld, want dat is volgens mij niet de bedoeling van het plan en dat zal ik ook niet politiek ondersteunen of verdedigen.

27.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je ne doute pas, en fonction de votre passé, de votre sensibilité, de l'attention que vous accordez au respect des travailleurs tout autant qu'à la bonne gestion des entreprises publiques. Tout simplement, je m'inquiète des lignes générales données qui peuvent être interprétées différemment sur le terrain. Je vous invite à être vigilante quant à tout excès. Un changement de culture s'est dessiné à La Poste. S'il peut être nécessaire, il pourrait s'avérer top brutal vis-à-

vis des travailleurs et finalement contre-productif, ce que, pas plus que moi, vous ne souhaitez.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurisation des gares sans guichet Assesse, Lustin et Namèche" (n° 2799)

28 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de beveiliging van de onbemande stations Assesse, Lustin en Namèche" (nr. 2799)

28.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour ces heures supplémentaires.

La SNCB a pris la décision, sous la précédente législature, de fermer plusieurs gares dont elle estimait, à tort ou à raison, la fréquentation insuffisante. Quoi qu'il en soit et même si cette décision est regrettable, il importe de veiller là où c'est possible à l'affectation de ces bâtiments au service de la collectivité et à maintenir dans ces gares, comme dans celles qui préalablement à ces fermetures ne bénéficiaient pas d'une présence humaine, un service de qualité et de la sécurité des usagers du train.

Cela passe notamment par plusieurs éléments.

- Une signalisation sonore des trains en passage. Souvent, comme dans la gare de mon village, Assesse, l'équipement existe mais est très rarement utilisé. Il fonctionne une fois sur dix. Je ne vois pas pourquoi il serait plus coûteux qu'il fonctionne dix fois sur dix.
- Un éclairage efficace. Celui-ci est le plus souvent blafard et les systèmes défaillants ne sont pas très rapidement remplacés.
- Un entretien des abords.
- La mise à disposition d'abris pour les voyageurs, par exemple comme ce matin quand il pleut et vente.
- L'existence d'emplacements de parkings sécurisés, notamment pour les vélos. À ce titre, des expériences menées à Ottignies et à Namur me semblent tout à fait généralisables à d'autres gares. Le principe est que les usagers louent et donc cofinancent les installations qui sont mises à disposition par la SNCB, en collaboration avec les communes.

En tant que nouvelle ministre, il est important que vous fixiez des priorités en cette matière et que vous dégagiez des moyens budgétaires. Pour parler de cas concrets, j'aimerais avoir des informations plus précises pour ce qui concerne les gares d'Assesse, de Lustin et de Namèche en province de Namur, qui ont vu leurs guichets fermer assez récemment.

Madame la ministre avez-vous fixé – ou comptez-vous le faire – des objectifs précis quant à la sécurisation des points d'arrêt sans guichet?

Quelles sont les mesures envisagées pour la signalisation sonore, l'éclairage, l'entretien des abords, la mise à disposition d'abris et de parkings sécurisés, notamment pour les vélos? Une collaboration systématique est-elle envisagée avec les communes? Pour ce qui concerne les cyclistes et motocyclistes qui fréquentent ces points d'arrêt, une extension des systèmes existant en gare de Namur ou d'Ottignies est-elle envisagée? Un plan existe-t-il dans ce sens?

Pour ce qui concerne les gares d'Assesse, de Lustin et de Namèche, qui ne disposent plus d'un guichet, quel est l'avenir de chacun de ces bâtiments? Des contacts sont-ils en cours avec les communes concernées en vue de la cession ou de la mise à disposition de ces bâtiments afin, par exemple, d'y rétablir des locaux d'accueil pour les voyageurs?

28.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne l'annonce de l'arrivée des trains et l'annonce des trains de passage, il est prévu que celles-ci seront effectives dans tous les points d'arrêt dans le courant du premier semestre 2010 dans le cadre de la réalisation du projet Pidaas. Ce système de gestion de panneaux d'affichage et de sonorisation dans les gares et points d'arrêt permettra de générer des annonces automatiques en temps réel sur l'ensemble du réseau.

Quant aux abords, ceux-ci sont quotidiennement contrôlés et entretenus par la brigade "Network Intervention Team".

En ce qui concerne les abris dans les points d'arrêt, chacun en dispose. Par ailleurs, une modernisation de ces abris est prévue à plus long terme. Des travaux de réhabilitation des quais sont également programmés. Les boxes sécurisés pour les deux-roues installés à Namur et à Ottignies sont des initiatives des administrations communales, en collaboration avec la SRWT. Il n'entre pas dans les intentions de la SNCB Holding de généraliser ce type d'équipement aux gares.

Un programme d'installation de râteliers deux-roues est actuellement en cours de réalisation pour l'ensemble du district Sud-Est. Vu la faible fréquentation de ces trois gares, ces points d'arrêt ne peuvent être prioritaires. De même, il n'est pas prévu d'y agrandir le parking voitures.

Pour ce qui concerne Assesse, après le transfert des installations techniques, la direction Patrimoine envisage de démolir la gare à cause de problèmes de structure du bâtiment. Les bâtiments de Lustin et Namèche seront prochainement proposés à la vente ou à la location.

28.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, pour ce qui concerne la signalisation sonore, j'ai pris bonne connaissance des objectifs du premier semestre 2010. Ma question fondamentale: quand le matériel existe et fonctionne parfois, je ne comprends pas pourquoi il ne fonctionne pas toujours! Faut-il attendre que tout le système soit prêt ou peut-il déjà être mis en œuvre là où les équipements existent?

C'est le cas en gare d'Assesse: je la connais puisque c'est mon village. Sur dix fois que je prends le train, j'entends une fois "Attention au train en passage", "Votre train a 5 minutes de retard" ou "Votre train arrive en gare"; les neuf autres fois, rien. Puisque cela existe et que ça ne coûte pas plus cher à la SNCB, pourquoi ne pas devancer ce délai du premier semestre 2010?

En ce qui concerne les boxes sécurisés dans les gares, vous m'avez répondu que la SNCB ne comptait pas prendre l'initiative d'une généralisation. Par contre, j'estime que vous pourriez prendre contact avec les communes pour leur expliquer le partenariat réalisé avec les communes d'Ottignies, Louvain-la-Neuve et Namur pour, via un cofinancement, généraliser ce type d'opération, très positive en termes de mobilité douce et d'intermodalité. Disposer d'un endroit où entreposer son vélo en sécurité et à l'abri de la pluie correspond à une réelle demande de la part des usagers.

Vous dites que des brigades passent régulièrement et que chaque point d'arrêt dispose d'un abri. Je peux vous citer des contre-exemples. Je sais que c'est compliqué en raison de l'étendue du réseau mais je ne peux que vous encourager à accentuer les efforts en la matière et à ce qu'on n'oublie pas les petits points d'arrêt qui drainent des voyageurs vers les plus grandes gares.

Je suis particulièrement déçu par l'annonce de la démolition prochaine de la gare d'Assesse qui est un très beau bâtiment. Il faut savoir que depuis qu'il a été fermé, il s'est fortement dégradé car on ne s'en est plus occupé. Il n'a plus été chauffé. Des fenêtres ont été brisées. Selon moi, il ne s'agit pas d'une bonne gestion du patrimoine. Ce bâtiment avait une certaine qualité architecturale – je ne sais pas s'il présentait des problèmes stabilité – or on va l'abattre faute d'avoir investi dans son entretien.

Peut-être ne pourra-t-on plus rien faire pour la gare d'Assesse mais je vous encourage, en tant que nouvelle ministre, à donner des consignes claires en la matière.

En conclusion, vous dites que les bâtiments de Lustin et Namèche seront prochainement mis en vente ou en location. J'estime que les pouvoirs publics locaux devraient être prioritaires dans le cadre de partenariats pour qu'ils prennent en charge la réouverture éventuelle de ces locaux.

Qu'ils y installent des associations comme cela se fait parfois ou des espaces multi-services.

Il y a là tout un patrimoine public. On a évolué dans la manière de prendre le train, il est plus facile de prendre un ticket dans le train. On peut regretter la fermeture des guichets mais il faudrait faire en sorte que ces bâtiments servent à quelque chose pour le public et il faut qu'on puisse y réaménager des espaces sanitaires et des espaces d'accueil même si ce n'est pas la destination première de ces bâtiments.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.41 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.