



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

14-03-2005

Après-midi

maandag

14-03-2005

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>Vlaams Belang</i>	<i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>
<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)</i>

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

SOMMAIRE

Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la pénurie de personnel à l'atelier de traction de Gentbrugge" (n° 5440)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Damien Yzerbyt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'entretien de la gare de Lessines et son éventuelle vente à la commune de Lessines" (n° 5263)

Orateurs: **Damien Yzerbyt, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de
- Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attribution de notes aux gares de la SNCB et à la gare de Kalmthout en particulier" (n° 5316)

- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la cotation des gares thudiennes par la SNCB" (n° 5660)

Orateurs: **Inga Verhaert, Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Olivier Chastel**

Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le futur plan de transport de la SNCB" (n° 5565)

Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Guido De Padt**

Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la position de La Poste sur le marché des petits colis" (n° 5567)

Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de réaffectation de la gare de Boussu" (n° 5574)

Orateurs: **Camille Dieu, Johan Vande**

INHOUD

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het tekort aan personeel op de tractiewerkplaats te Gentbrugge" (nr. 5440)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het onderhoud van het station van Lessen en de eventuele verkoop ervan aan de gemeente Lessen" (nr. 5263)

Sprekers: **Damien Yzerbyt, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de quotering van NMBS-stations, met name het station van Kalmthout" (nr. 5316)

- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de score van de stations in de regio Thuin in de classificatie van de NMBS" (nr. 5660)

Sprekers: **Inga Verhaert, Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Olivier Chastel**

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het toekomstig vervoerplan van de NMBS" (nr. 5565)

Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Guido De Padt**

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de marktpositie van De Post inzake de verzending van kleine pakjes" (nr. 5567)

Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het plan voor een nieuwe bestemming van het station van Boussu" (nr. 5574)

Sprekers: **Camille Dieu, Johan Vande**

Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise à la retraite à 55 ans du personnel roulant de la SNCB" (n° 5589)	15	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pensionering op 55 jaar voor het rijdend personeel van de NMBS" (nr. 5589)	15
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes de stationnement aux abords des gares de Denderleeuw et de Liedekerke" (n° 5630)	16	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkeerproblemen aan de stations van Denderleeuw en Liedekerke" (nr. 5630)	16
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	18	Samengevoegde vragen van	18
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation d'un matériel adéquat pour les lignes régionales du réseau" (n° 5652)	18	- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inzetten van aangepast materieel op de regionale spoorlijnen" (nr. 5652)	18
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation éventuelle de matériel 'light rail' par la SNCB" (n° 5886)	18	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het mogelijke gebruik van light rail-materieel door de NMBS" (nr. 5886)	18
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le développement de l'ADSL et l'accroissement des vitesses de transfert des données" (n° 5666)	21	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkeling van ADSL en de snellere gegevensoverdracht" (nr. 5666)	21
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le passage à niveau n° 123/47 de la ligne Grammont/Enghien" (n° 5687)	22	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de spooroverweg nr. 123/47 op de lijn Geraardsbergen/Edingen" (nr. 5687)	22
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'un message BIN vers un numéro de gsm par le système de messagerie vocale de Belgacom" (n° 5692)	24	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de doorschakeling van een BIN-bericht naar een gsm-nummer via het voicemail-systeem van Belgacom" (nr. 5692)	24
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	

Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le réaménagement des gares dont les guichets sont condamnés à la fermeture" (n° 5503)	26	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herinrichting van de stations na de sluiting van de loketten" (nr. 5503)	26
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets de gares SNCB" (n° 5649)	26	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in een aantal NMBS-stations" (nr. 5649)	26
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Eric Massin		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Eric Massin	
Questions jointes de	30	Samengevoegde vragen van	30
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste de Bourlers" (n° 5713)	30	- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor van Bourlers" (nr. 5713)	30
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° 5732)	30	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren" (nr. 5732)	30
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, François Bellot		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, François Bellot	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'inconfort des passagers dû au nombre de voitures des trains de la ligne 161-162" (n° 5640)	36	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan reizigerscomfort op lijn 161-162 als gevolg van de samenstelling van de treinen" (nr. 5640)	36
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de fermeture d'un passage à niveau sur la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg à hauteur du village de Barnich (Arlon)" (n° 5669)	38	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van een spoorwegovergang op de lijn 162 Brussel-Luxemburg ter hoogte van Barnich (Aarlen)" (nr. 5669)	38
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les facteurs à vélomoteur" (n° 5671)	39	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de brommende postbodes" (nr. 5671)	39
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Magda De Meyer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un nouvel accident mortel à un passage à niveau, à Saint-Nicolas, en Flandre orientale" (n° 5747)	40	Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een nieuw dodelijk ongeval bij een overweg in Sint-Niklaas" (nr. 5747)	40
<i>Orateurs:</i> Magda De Meyer, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du		<i>Sprekers:</i> Magda De Meyer, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van	

Budget et des Entreprises publiques

Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 14 MARS 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 14 MAART 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.14 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het tekort aan personeel op de tractiewerkplaats te Gentbrugge" (nr. 5440)

01 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la pénurie de personnel à l'atelier de traction de Gentbrugge" (n° 5440)

01.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, mijn vraag heeft betrekking op een staking die in februari door de vakbonden uitgeroepen werd in de tractiewerkplaats van de NMBS in Gentbrugge, omdat er een chronisch tekort aan personeel was.

Als ik mij niet vergis werd die staking na 24 uur afgeblazen, omdat men een voorlopige oplossing had. Men had in feite een tekort van 31 mensen. Volgens de ene krant had men reeds 15, volgens een andere 17, mensen gevonden. Dat was nog niet ideaal en het was niet de definitieve oplossing, maar het was toch een stap vooruit. Hoe is de situatie nu? Men zou de werknemers begin maart meer informatie bezorgen zodat zij over hun vakantie konden worden gerustgesteld. Ten gevolge van het gebrek aan personeel kwam namelijk hun vakantie in het gedrang. Dat was voor hen het belangrijkste.

Er waren ook nog problemen in verband met premies. Misschien hebt u daarover ook informatie, maar dat stond niet in mijn geschreven vraag.

01.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, op dit ogenblik werken er 200 personen in Merelbeke. Het werkvolume vereist evenwel 219 personen. De afspraak werd gemaakt een tiental overplaatsingen naar de tractiewerkplaats uit te schrijven. Op 10 maart 2005 heeft een evaluatie plaatsgevonden over de resultaten.

Het volgende werd afgesproken. Er worden 2 personen overgeplaatst op 14 maart, twee anderen vóór het zomerverlof. Voor de zes overige betrekkingen zijn er op dit ogenblik geen personen met de geschikte kwalificatie. Er zal gezocht worden naar mensen met een iets minder

01.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Le 9 février 2005, l'atelier de traction de Gentbrugge partait en grève pour protester contre la pénurie chronique de personnel. Une solution provisoire ayant été trouvée, l'action s'est terminée 24 heures plus tard. 31 personnes devaient être engagées pour que le régime de vacances des autres travailleurs soit préservé. Selon certaines sources, 15 travailleurs supplémentaires avaient été trouvés. Le personnel devait être plus amplement informé en mars 2005. Quel est l'état de la situation?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre: L'atelier de traction de Merelbeke emploie actuellement 200 agents. Or, pour abattre le volume de travail, il en faudrait 219. L'option consistant à muter certaines personnes a été examinée. Le 10 mars 2005, il a été convenu de procéder à deux transferts de personnel le 14 mars.

passende kwalificatie om het werk toch te kunnen uitvoeren. Er zijn studies uitgevoerd om het onderhoud van de elektrische tractievoertuigen te optimaliseren waardoor het werkvolume met 4% afneemt. In die omstandigheden is het personeel akkoord gegaan om via onderlinge afspraken tot een voor iedereen aanvaarde verlofregeling te komen.

Deux autres transferts seront effectués avant les vacances d'été. Nous recherchons encore des candidats qualifiés pour les six places vacantes qui restent. Et nous allons optimiser la maintenance des véhicules, ce qui réduira de 4% le volume de travail.

Le personnel a approuvé l'idée consistant à élaborer un règlement des vacances acceptable par le biais d'accords consensuels.

01.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, als ik het goed begrijp maakt Gentbrugge deel uit van Merelbeke. Het ligt er naast, dus dat is logisch.

01.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): L'atelier de traction se trouve-t-il à Gentbrugge ou à Merelbeke?

01.04 Minister Johan Vande Lanotte: De officiële naam is Merelbeke.

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Il est établi officiellement à Merelbeke.

01.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik heb me gebaseerd op...

01.06 Minister Johan Vande Lanotte: Zo staat het op het document: "In de tractiewerkplaats Merelbeke (niet Gentbrugge)".

01.07 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat zal het Gentse chauvinisme zijn. Hier staat Gentbrugge. Het zal wellicht op de grens liggen.

Er zijn 200 mensen tewerkgesteld. Men heeft er 19 meer nodig. Thans werken er vier personeelsleden extra.

01.08 Minister Johan Vande Lanotte: Er zijn reeds twee personeelsleden extra. Later volgen er nog twee. Nog later volgen er zes.

01.09 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat zijn er tien tegen de zomervakantie.

01.10 Minister Johan Vande Lanotte: En dan is er ook minder werk.

01.11 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor de informatie.

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

02 Question de M. Damien Yzerbyt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'entretien de la gare de Lessines et son éventuelle vente à la commune de Lessines" (n° 5263)

02 Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het onderhoud van het station van Lessen en de eventuele verkoop ervan aan de gemeente Lessen" (nr. 5263)

02.01 Damien Yzerbyt (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la gare de Lessines dessert actuellement Lessines, Flobecq et Ellezelles, ce qui représente 26.000 habitants ou, à peu de choses près, la population de toute l'entité athoise.

Les élus de la commune de Lessines, par la voie d'une motion adoptée en conseil communal fin décembre 2004, dont je peux vous transmettre une copie si vous le souhaitez, ont exprimé leurs inquiétudes quant à l'avenir de leur gare dont l'état de dégradation est très préoccupant. Cet immeuble n'a plus été entretenu depuis de nombreuses années. Son état de délabrement avancé a nécessité son évacuation. La charpente du bâtiment est en très mauvais état et menace de s'effondrer suite à l'action conjuguée des parasites du bois tels les grands capricornes et des champignons de moisissure.

Vous n'êtes certainement pas sans savoir que Lessines est un pôle fondamental de la région du Hainaut qui a été reconnu comme un pôle touristique par le SDER, le schéma touristique de l'espace wallon. L'entité attire actuellement près de 30.000 visiteurs par an et le développement de l'activité touristique est essentiel à son redéploiement économique. Sa proximité avec le Pays des collines laisse augurer également une exploitation prochaine de la formule "train/vélo" qui rencontrera, à terme, certainement un franc succès.

Le maintien d'une véritable gare à Lessines est primordial pour le développement commercial et économique de la région. Toutefois, temporairement, eu égard à l'évacuation de la gare, pour permettre une continuité du service aux voyageurs, un container a été posé à même le quai de la gare afin de servir de salle d'attente. Renseignements pris, le service aux voyageurs ne s'en trouve pas encore fortement diminué mais il pourrait l'être puisque, à ma connaissance, le container n'est pas opérationnel étant donné qu'il aurait été déposé sans aucune autorisation préalable. Pour l'instant, on travaille encore dans la gare qui présente des dangers, vu le délabrement du bâtiment.

Même si on en arrivait à utiliser le container, ce serait un espace de 100 m² qui passerait à moins de 9 m² pour servir le voyageur. Selon mes informations, il semble qu'à l'avenir, un guichet ne sera maintenu à Lessines que suivant un horaire très restrictif en semaine et qu'il sera fermé durant le week-end.

Outre la confirmation du maintien des dessertes actuelles de la gare de Lessines par les liaisons actuelles, je souhaiterais obtenir des éclaircissements sur les points suivants:

1. La SNCB procédera-t-elle à brève échéance à des travaux aux bâtiments de la gare de Lessines et selon quel échéancier?
2. Quels sont les moyens dégagés pour ces travaux?
3. Un service adapté sera-t-il maintenu pour les voyageurs durant les travaux ou va-t-on persister dans l'utilisation d'un container – qui, pour l'instant, n'est pas utilisé parce qu'il a été déposé sans aucune autorisation?
4. Peut-on me confirmer que les mandataires locaux seront consultés par les instances de la SNCB?
5. La SNCB entend-elle maintenir un guichet voyageur durant le week-end afin d'accueillir la clientèle touristique?
6. Par ailleurs, il me revient que la SNCB aurait envisagé, en lieu et

02.01 Damien Yzerbyt (cdH): De 26.000 inwoners uit Lessen, Vloesberg en Elzele - met andere woorden bijna de hele bevolking in en om Aat – maken het reizigerspotentieel van het station te Lessen uit.

De gemeenteraad van Lessen heeft in een motie van december 2003 zijn ongerustheid uitgesproken over de toekomst van dit station dat in een slechte staat verkeert. Zoals het SDER (het "schéma de développement de l'espace rural" – ontwikkelingsschema voor het platteland) erkent, vervult Lessen nochtans een belangrijke centrumfunctie binnen de provincie Henegouwen. De stad trekt jaarlijks 30.000 bezoekers aan en het toerisme is de motor van haar economische heropleving.

Het behoud van een station die naam waardig is dus voor Lessen van levensbelang. Het station werd ontruimd omdat zijn bouwvalligheid de reizigers in gevaar bracht. Een container doet dienst als wachtzaal. Een en ander kan betekenen dat de dienstverlening aan de reizigers erop achteruitgaat.

Als men die container zou gebruiken, zou de wachtruimte voor de reizigers nog maar 9 m² in plaats van 100 m² beslaan! Bovendien zou er naar verluidt slechts een beperkte loketservice worden behouden (beperkte openingstijden tijdens de week en gesloten tijdens het weekend).

Zal de NMBS de stationsgebouwen van Lessen renoveren, en zo ja, volgens welk tijdschema en met welke middelen? Kan de reiziger blijven rekenen op een aangepaste dienstverlening, of wil men per se werken met een container? Zullen de lokale gezagsdragers hierin gekend worden door de NMBS?

place de la réfection de la gare actuelle, la vente de celle-ci à la commune de Lessines. Si cette information se confirmait, pourriez-vous m'indiquer selon quel échéancier la SNCB compte procéder à cette vente? Dans un tel cas, la SNCB envisage-t-elle la construction d'une nouvelle gare pour accueillir les voyageurs à Lessines?

Zal de NMBS ook tijdens het weekend een loket openhouden om toeristen voort te helpen?

Daarnaast verneem ik dat de NMBS plannen zou hebben gehad om het station aan de gemeente te verkopen. Als dat bericht klopt, wanneer zou die verkoop dan plaatsvinden? Zal de NMBS een nieuw station bouwen in Lessen?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, la réalité est un peu différente de ce qui vous a été rapporté. D'abord, il n'est pas envisagé de modifier les heures d'ouverture du guichet à la gare de Lessines. La gare de Lessines accueille 755 voyageurs les jours ouvrables, 171 les samedis et 139 les dimanches. Le nombre de voyageurs a augmenté en moyenne de 99 unités jusqu'en 2003. Ces chiffres montrent que la grandeur du bâtiment est disproportionnée par rapport aux besoins en infrastructure d'accueil. C'est pourquoi en 1999, la SNCB a introduit un permis d'urbanisme relatif à la démolition du bâtiment actuel et à la construction d'une nouvelle gare mieux adaptée à ses besoins.

02.02 Minister Johan Vande Lanotte: De berichtgeving over dit onderwerp spoort niet helemaal met de werkelijkheid.

Om te beginnen zijn er geen plannen om de openingstijden van het loket in het station van Lessen te wijzigen.

Dans ce dossier, il était également question d'un couloir sous voies, supprimant la traversée en surface et donnant accès à un nouveau parking d'environ 100 places le long de la rue latérale.

Op werkdagen stappen er 755 reizigers op of af in dit station, 's zaterdags 171 en 's zondags 139. Het gebouw is dus duidelijk veel te ruim bemeten ten opzichte van het gebruik ervan in de praktijk. Daarom heeft de NMBS in 1999 een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd om het bestaande gebouw te kunnen slopen en een nieuw, beter op de behoeften afgestemd gebouw te kunnen optrekken.

L'histoire se répète. Cette proposition a également été refusée par le collège. La SNCB a donc proposé d'acheter l'entièreté du bâtiment et d'en reprendre une partie pour elle. Le Collège n'a pas encore fait connaître sa réponse. La SNCB est restée très polie mais je voudrais quand même que le conseil communal réponde. S'il trouve que c'est tellement important, qu'il prenne ses responsabilités. Si la SNCB souhaite investir 2 millions d'euros, le nombre de communes intéressées sera très important. Je répète que le conseil communal de Lessines, au lieu de faire voter une motion, doit prendre ses responsabilités.

Het was de bedoeling de stationssite volledig te renoveren. Daar was een budget van twee miljoen euro voor uitgetrokken. Het college van burgemeester en schepenen bracht echter een negatief advies uit. Daarop stelde de NMBS een partnerschap voor, waarbij de twee partijen zich ertoe verbonden de renovatie van het gebouw te financieren en de stad, via de vestiging van een erfpacht van vijftig jaar, een zakelijk recht verwierf op 378 m². Ook dat voorstel werd echter door het college verworpen.

Daarom stelde de NMBS voor het gebouw volledig aan te kopen en een deel ervan te gebruiken voor de NMBS-activiteiten. Wij wachten nog op een reactie van het

college. Ik ben van oordeel dat de gemeenteraad zijn verantwoordelijkheid moet opnemen. Heel wat gemeenten zouden wat blij zijn met een investering van twee miljoen euro!

02.03 Damien Yzerbyt (cdH): Monsieur le ministre, je suis heureux d'apprendre que l'on n'envisage pas de réduire les heures des prestations au guichet de la gare.

En ce qui concerne la proposition de 1999 de la SNCB de construire un nouveau bâtiment pour un montant de 2 millions, c'est effectivement un collègue échevinal de l'ancienne législature qui a refusé le permis d'urbanisme à ma connaissance, non pas sur le fond mais sur la forme, car le projet de bâtiment envisagé ne correspondait pas au prescrit urbanistique. Le refus de la construction de ce bâtiment suffit-il à justifier l'abandon de l'ensemble du projet?

02.03 Damien Yzerbyt (cdH): Ik ben blij dat de openingsuren van de loketten niet zullen worden ingekrompen.

De NMBS stelde in 1999 voor een nieuw gebouw op te trekken. Het vorige schepencollege weigerde, om vormelijke en niet om inhoudelijke redenen, een stedenbouwkundige vergunning uit te reiken, omdat het project niet aan de stedenbouwkundige voorschriften beantwoordde. Is dat echter een voldoende reden om het project te laten varen?

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Yzerbyt, vous connaissez la réalité comme moi! Il faut s'entendre sur ce point. Un collègue ne refuse jamais une telle demande. Il propose seulement une adaptation. Pour moi, ce dossier masque une énigme.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte: In dat geval moest het college de aanvraag niet verwerpen, maar wijzigingen voorstellen! De nieuwe meerderheid kantte zich trouwens ook tegen dat voorstel. Dat dossier is voor mij een raadsel...

02.05 Damien Yzerbyt (cdH): Dans ce cas, monsieur le ministre, je demanderai personnellement aux nouveaux mandataires communaux quel était l'enjeu des anciens mandataires et de l'ancienne majorité à Lessines!

02.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Mais la nouvelle majorité en place a aussi refusé la vente et la location du bâtiment!

02.07 Damien Yzerbyt (cdH): Oui, mais elle souhaitait examiner la possibilité d'ériger un nouveau bâtiment ou l'aménagement d'un nouveau bâtiment!

02.07 Damien Yzerbyt (cdH): Men wilde enkel de mogelijkheid van een nieuw gebouw onderzoeken!

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

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de quotering van NMBS-stations, met name het station van Kalmthout" (nr. 5316)
- mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de score van de stations in de regio Thuin in de classificatie van de NMBS" (nr. 5660)

03 Questions jointes de

- Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attribution de notes aux gares de la SNCB et à la gare de Kalmthout en particulier" (n° 5316)

- Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la cotation des gares thudiennes par la SNCB" (n° 5660)

03.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, mijnheer de minister, ik moet beginnen met het enigszins bijstellen van mijn vraag want ik had in mijn ijver gezegd dat vanuit de heidegemeente Kalmthout 3.333 reizigers per jaar vervoerd werden. Dat is natuurlijk fout. Kalmthout mag dan in een uithoek van het land liggen, die 3.333 reizigers worden natuurlijk per week vervoerd, niet per jaar.

Nogmaals, dat vinden wij voor onze gemeente geen onaardig aantal. Vandaar mijn vraag, na de publicatie van het onderzoek in een aantal kranten enkele weken geleden.

Ik zal mijn vraag kort houden. Collega Van den Bergh heeft al een vraag gesteld die ze deels overlapt. Intussen is er evenwel wat tijd verstreken en ik had graag vernomen of inmiddels geweten is hoeveel geld er zou kunnen worden vrijgemaakt voor de renovatie van het gebouw en binnen welke termijn de werken zouden kunnen worden uitgevoerd. Dat interesseert mij vooral omdat ik net een bijzonder mooi voorbeeld heb gezien van wat er kan gebeuren met dat soort gebouwen, te weten in het volgende station, dat van Kalmthout-Heide, waar een dezer dagen een bijzonder mooie horecazaak de deuren opent onder de naam "Loket Vijf." Het gebouw daar is bijzonder mooi gerestaureerd. De reizigers zullen daar 's morgens vroeg al een kop koffie kunnen kopen en meenemen op de trein. Mijn vraag is dus of de NMBS ook andere opties kan overwegen, met andere woorden, andere functies onderbrengen in een stationsgebouw als dat van Kalmthout dat nu staat te verkommeren?

03.02 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, dans ses éditions nationales et régionales du mardi 1^{er} février 2005, le journal "Le Soir" a publié un classement des gares par province avec une cotation sur 10, ainsi que la liste des gares les plus fréquentées par semaine. Si, dans ce dernier cas, les chiffres ne souffrent aucune contestation, il n'en va pas de même pour le premier classement. Il semblerait que celui-ci s'inscrive dans le cadre d'un projet baptisé "Revalor".

Selon "Le Soir", les inspecteurs de la SNCB ont ausculté les gares sous toutes les coutures: bâtiments, quais, parkings, ainsi que les alentours des installations ferroviaires. A l'intérieur et à l'extérieur des gares, l'attention s'est notamment portée sur la sécurité - éclairage, présence d'un voisinage, existence de tags, etc. -, la facilité d'accès et la compatibilité avec d'autres moyens de transport - TEC, automobiles, deux roues -, le confort - température des locaux, présence de commerces - et le "vécu" - un concept étonnant et subjectif, qui est censé mesurer le niveau de plaisir du passager qui fréquente une gare.

Je me bornerai, monsieur le ministre, à examiner le classement des gares hennuyères, et singulièrement celles qui sont le plus décriées: Thuin et Lobbes. Elles sont situées sur la ligne 130-A Charleroi-Erquelines, qui peut jouer un rôle moteur dans le développement touristique de la Thudinie.

La gare de Thuin, gratifiée d'un 2,5 sur 10 était déjà en difficulté à la suite de la décision prise par la SNCB de fermer plusieurs guichets dans les gares les moins fréquentées du pays. Le bâtiment se situe

03.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Chaque semaine, 3.333 voyageurs fréquentent la gare de Kalmthout. J'aimerais savoir, à la suite de la publication de l'enquête menée par la SNCB sur les gares, quelle somme sera affectée à la rénovation de la gare de Kalmthout et quand les travaux seront effectués.

La gare de Heide a été joliment rénovée et un établissement horeca y a ouvert ses portes. La SNCB envisage-t-elle aussi de doter la gare de Kalmthout d'autres fonctions?

03.02 Colette Burgeon (PS): "Le Soir" publiait une classification van de stations per provincie, die, naar verluidt, naar aanleiding van het Revalor-project werd opgesteld.

In de provincie Henegouwen bengelt het station van Thuin aan het staartje. Dat station kreeg het moeilijk toen de NMBS besliste een aantal loketten te sluiten. De plaatselijke burgemeester en volksvertegenwoordiger stelde voor er de bevolkingsdienst onder te brengen, die er de vervoerbewijzen zou kunnen uitreiken. De burgemeester van Lobbes stelde tot zijn scha en schande vast dat het station aldaar als een van de minst gezellige wordt beschouwd, hoewel de inrichting ervan onlangs werd vernieuwd.

Moet de NMBS niet voor de renovatie van het station van Thuin zorgen? Brengt die

pourtant à proximité du centre urbain, mais il est vrai qu'il nécessite quelques aménagements pour lui assurer une nouvelle jeunesse. Le député-bourgmestre de l'entité a proposé d'y affecter les services de la population qui, en sus de leur mission, délivreront des titres de transport aux usagers du rail.

La gare de Lobbes, avec 3,7 sur 10 devance de peu sa voisine. Le bourgmestre de l'entité a été désagréablement surpris de découvrir que sa gare était classée parmi les moins accueillantes. Celle-ci a pourtant été récemment repeinte et dispose d'une salle d'attente chauffée, éclairée et garnie de plantes vertes. Elle est régulièrement nettoyée et entretenue. L'auvent extérieur a été restauré; le bâtiment et ses abords ont été largement fleuris à la bonne saison et deux nouveaux abris seront bientôt implantés sur le quai de la voie n° 2.

Le Collège des bourgmestre et échevins de Lobbes a ainsi écrit à M. Heck, administrateur délégué de B-Holding, pour lui faire part de son indignation à la suite de la publication de cette note.

Voici donc mes questions, monsieur le ministre:

- N'incombe-t-il pas à la SNCB de prendre en charge la rénovation de la gare de Thuin, puisque la présence permanente d'agents communaux y dissuadera, à l'avenir, toute dégradation volontaire des bâtiments? Plus généralement, ce classement ne traduit-il pas plutôt le manque d'entretien des gares par la SNCB elle-même?

- Alors que les autorités communales mènent une politique active destinée à renforcer le développement touristique de Lobbes, y compris l'aménagement de la place de la gare par la SRWT, n'estimez-vous pas que la publication partielle de cette note jette le discrédit sur les efforts qui sont menés pour la rendre encore plus attractive?

- Les informations publiées dans "Le Soir" proviennent-elles d'un rapport exclusivement interne ou étaient-elles destinées à être rendues publiques dès la fin de l'enquête?

- En quoi consiste ce projet "Revalor"?

- Pouvez-vous nous donner davantage de précisions sur les critères qui ont prévalu dans ce classement?

- N'estimez-vous pas qu'il serait opportun que la SNCB envoie un courrier aux bourgmestres des 534 communes dont les gares ont été visitées par ses agents afin de les tenir mieux informés sur le classement de leur gare et ainsi établir les meilleures synergies possibles entre les communes et la SNCB pour rendre le transport en commun davantage attractif?

Enfin, monsieur le ministre, pourrions-nous obtenir une copie de ce rapport?

Je vous remercie d'avance pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

03.03 **Minister Johan Vande Lanotte:** Wat Kalmthout betreft, kan ik u meedelen dat de bedoeling van het plan vooral was een min of meer objectieverbaar overzicht te geven van de meest flagrante noden inzake infrastructuur. Op die manier konden een aantal

classificatie niet vooral aan het licht dat de NMBS haar stations onvoldoende onderhoudt? Meent u niet dat de gedeeltelijke publicatie van die nota de geleverde inspanningen overschaduwde? Is die informatie uit een louter intern verslag afkomstig of was het de bedoeling dat ze wereldkundig werd gemaakt?

Wat houdt het Revalor-project in? Denkt u niet dat de NMBS best contact opneemt met de gemeenten waarvan het station bezocht werd? Kunnen wij een kopie van het verslag krijgen?

03.03 **Johan Vande Lanotte,** ministre: L'objectif de ce plan était d'obtenir un aperçu plus ou moins objectif des besoins en

prioriteiten worden vastgelegd in het toekomstige investeringsprogramma. Dat plan is nog niet op punt gesteld en dat zal ook nog wel een tijdje duren. De evaluatie moet ook nog worden bekeken. Er zijn op dit moment geen concrete plannen gemaakt. Er zijn wel contacten gelegd met de gemeente Kalmthout, specifiek voor het stallen van fietsen in zowel Heide als Kalmthout. Die contacten zullen worden uitgebreid met het oog op het samenstellen van een volledig en geïntegreerd project voor Kalmthout. De ervaring leert ons dat zo'n project een aantal jaren nodig heeft voor het tot een resultaat leidt.

infrastructure les plus urgents et, sur la base de celui-ci, de fixer les priorités du futur programme d'investissements. Ce dernier n'est pas encore au point et rien n'est donc décidé. Des contacts ont effectivement été pris avec la commune de Kalmthout à propos de la création d'emplacements pour bicyclettes. Ce plan sera inscrit dans un projet global pour la gare de Kalmthout mais il faut bien admettre que la réalisation d'un tel projet pourrait prendre plusieurs années.

En ce qui concerne Thuin, une réunion a eu lieu avec l'administration communale. Le holding va prendre en charge la rénovation de la marquise située côté quai. La ville propose d'installer dans les bâtiments des gares une société à vocation sociale, s'occupant notamment du transport des personnes âgées, et d'y établir du logement. Cela va donc évoluer aux côtés de La Poste qui est déjà présente dans les gares. En effet, La Poste prendrait en charge la vente des titres de transport.

Wat Thuin betreft, werd er een vergadering gehouden met het gemeentebestuur. De holding en de stad zullen samen het station aanpakken. In het station zal een non-profit onderneming worden gevestigd. Voor Lobbes werd enkel aan de onthaalinfrastructuur voor de reizigers een score toegekend. Er wordt dus niemand in opspraak gebracht.

Pour Lobbes, la cotation ne concerne que l'infrastructure d'accueil des voyageurs. Les éléments externes n'entrent pas en ligne de compte. Cette cotation ne vise donc nullement à jeter le discrédit sur les efforts de la commune de Lobbes ou sur ceux du personnel de la gare. C'est un document interne qui a été confié aux journaux en raison de la transparence dont le service en question voulait faire montre. Les critères qui ont prévalu sont les bâtiments de la gare, les quais, les parkings voitures et deux-roues, les environs immédiats de la gare, la station de bus, l'éclairage et les trottoirs. Pour Lobbes, la rénovation de l'installation sanitaire et de la salle des guichets est au programme de 2006.

Het gaat om een intern document dat in een streven naar meer transparantie aan de kranten werd bezorgd. De doorslaggevende criteria zijn de stationsgebouwen, de perrons, de autoparking en de fietsstallingen, de naaste stationsomgeving, het busstation, de verlichting en de stoepen. De sanitaire uitrusting en de lokettenzaal van het station te Lobbes zullen in 2006 worden vernieuwd.

03.04 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik onthoud vooral het structurele overleg met de gemeenten, dat er zeker zal komen of reeds een aanvang heeft genomen.

03.04 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Je me réjouis de constater qu'il y a une concertation structurelle avec la commune de Kalmthout. Que pense le ministre de l'idée d'utiliser le bâtiment de la gare pour d'autres fonctions?

Mag ik nog een kleine bijkomende vraag stellen? Het eventueel aanwenden van het gebouw voor een andere functie is niet uitgesloten, neem ik aan? U zou dat kunnen overwegen?

03.05 Minister Johan Vande Lanotte: Als de gemeente dat voorstelt, kan dat altijd.

03.05 Johan Vande Lanotte, ministre: La commune peut toujours formuler une proposition à cet égard.

03.06 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je suis heureuse d'entendre que, dans le programme 2006, la gare de Lobbes pourra bénéficier d'un

03.06 Colette Burgeon (PS): Ik ben blij te horen dat Lobbes in 2006 extra investeringen op het

supplément d'investissements au niveau des infrastructures.

niveau van de infrastructuur zal kunnen genieten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: L'ordre du jour appelle la question n° 5503 de M. Chastel, à laquelle est jointe la question n° 5649 de M. Massin. Nous avons le même scénario au point 17 de l'agenda. Je m'adresse à M. Chastel et à M. Massin. Verriez-vous une objection à ce que je rassemble ces deux points de l'agenda et que je laisse passer les autres intervenants? Je vois, par exemple, que Mme De Bue est présente et a deux questions inscrites avant le point 17.

Messieurs, je vous rassure, on arrivera certainement au point 17 de l'agenda. En effet, le lundi présente la particularité que toutes les questions inscrites à l'ordre du jour ne sont pas posées. Mais, messieurs, si vous insistez, je vous donne la parole maintenant pour vos questions.

03.07 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, faites comme vous voulez.

Le **président**: Si cela ne vous dérange pas, on va procéder ainsi. Cela permettra de ne pas bloquer les autres collègues.

Je donne donc la parole à Mme De Bue pour sa question n° 5565.

04 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le futur plan de transport de la SNCB" (n° 5565)

04 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het toekomstig vervoerplan van de NMBS" (nr. 5565)

04.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, voilà quelques semaines, la presse s'est faite l'écho du projet "New Passenger", à savoir l'étude réalisée avec l'aide du bureau "Bain & Company".

Ce plan qui devait être d'application en 2006 – au plus tard en 2007 – a pour objectif d'assurer la rentabilité de la SNCB en accordant l'attention voulue à toutes les catégories de voyageurs et plus seulement aux navetteurs qui certes représentent la majorité des clients.

Vendredi dernier, lors d'un colloque, M. Descheemaeker a eu l'occasion de présenter les grandes tendances, notamment le type de trains que la SNCB déploiera à l'avenir: les City-express, les City-proxi et "community services".

Monsieur le ministre, j'aurais voulu connaître votre avis sur ce document. Comment celui-ci est-il intégré dans les discussions relatives au contrat de gestion? On entend déjà certaines critiques sur ce plan, notamment l'importance accordée à la rentabilité par rapport aux missions de service public. Plusieurs questions se posent également concernant la desserte interne de la Wallonie et les liaisons transfrontalières. Celles-ci ne risquent-elles pas d'être mises à mal par ce plan? Par ailleurs, on reproche à ce projet de densifier une offre aux voyageurs sur des zones de passage de trafic de marchandises. Quel est l'impact de ce plan sur le trafic de marchandises?

04.01 Valérie De Bue (MR): De pers maakte gewag van een studie in samenwerking met het onderzoeksbureau Bain betreffende het toekomstige vervoerplan van de NMBS. Doestelling was de rendabiliteit van de NMBS in 2007 na te gaan, rekening houdend met de verschillende soorten reizigers. Wat denkt u van dat document? Hoe wordt daar in de voorbereidende besprekingen van de beheersovereenkomst rekening mee gehouden? Wat wordt de invloed van dat plan op de binnenlandse verbindingen in Wallonië, op de grensoverschrijdende verbindingen en op het goederenvervoer?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je suis

04.02 Minister **Johan Vande**

malheureux car j'ai déjà suggéré deux fois à la commission de se faire présenter le plan – qui n'est en réalité qu'une étude et non un plan. Je le répète une fois de plus. Cela devient pénible car ce dossier prend des dimensions mythologiques! Il s'agit d'une étude, rien de plus! Il n'y a pas de plan la première année car cela prendrait beaucoup plus de temps.

L'étude a examiné chaque ligne en étudiant le nombre de voyageurs, la rentabilité, les coûts. Ni plus ni moins! Il est vrai que la différence a été faite entre les navetteurs et les autres clients pour savoir où l'accent devait être mis. Mais, je le répète, il s'agit d'une étude qui ne lie pas la SNCB et certainement pas le ministre.

Vous me demandez comment cette étude va être intégrée dans le contrat de gestion. Elle n'y sera pas intégrée sauf que l'objectif des 4 millions de voyageurs kilomètre en 2010 ou 2011 reste d'application. Il s'agit d'une augmentation de 20% entre 2008 et 2012, je pense; pas plus que ça. Mais il serait intéressant pour la commission d'examiner cette étude. Elle sera ainsi informée. En tirer les conclusions est une autre histoire. Je convie donc la commission à inviter la SNCB afin de recevoir une explication sur cette étude qui est intéressante.

Je ne sais ce qu'il faut en tirer comme conclusions; de toute manière, la SNCB n'en a pas tirées non plus.

Les nouvelles structures n'en sont qu'à leur début. Invitez M. Descheemaeker et le bureau d'études pour qu'ils les expliquent.

Je répète que, de toute façon, il n'entre pas dans nos intentions de créer un big-bang et de tout bouleverser comme au temps de l'IC/IR. C'est même impossible: tant les investissements que les achats de matériel ne sont pas prêts. D'ailleurs, je ne vois pas de très grands changements dans l'offre en faveur des voyageurs avant 2007.

04.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik weet dat het niet reglementair is, maar ik wil, ook voor mevrouw De Bue, het volgende zeggen.

Ik heb twee of drie maanden geleden gevraagd om ons die studie ter beschikking te stellen en eventueel te laten toelichten door mensen van de NMBS. Via het secretariaat werd daarvoor aangedrongen. Men wil ons die studie niet ter beschikking stellen zonder dat men ze kan toelichten. Ik heb gereageerd door te zeggen dat zulks een beetje de omgekeerde wereld is. Hoe willen wij ons voorbereiden op een toelichting van die studie als wij ze niet op voorhand kunnen lezen, mijnheer de minister?

04.04 Minister Johan Vande Lanotte: Vraag die studie dan op.

04.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, wij hebben ze gevraagd, maar ze willen ze niet geven.

04.06 Minister Johan Vande Lanotte: Wie?

04.07 Guido De Padt (VLD): Het kabinet waarschijnlijk.

04.08 Minister Johan Vande Lanotte: U moet dat niet aan mij vragen. Als de commissie meent dat de NMBS deze aangelegenheid

Lanotte: Het gaat om een studie, niet om een plan. Ik stelde voor ze aan de commissie voor te leggen. Die studie maakte een kosten-batenanalyse van elke lijn, daarbij een onderscheid makend tussen pendelaars en andere reizigers.

Er dient informatie te worden verstrekt en er moeten geen conclusies worden getrokken. Die informatie zal niet in het beheersverslag worden opgenomen, behalve dat de doelstelling van een verhoging van 20 procent tussen 2008 en 2012 ongewijzigd blijft. Ik voorzie in ieder geval geen grote wijziging in het aanbod vóór 2007.

04.03 Guido De Padt (VLD): Nous avons déjà demandé le texte de l'étude par l'intermédiaire du secrétariat de la commission mais on n'a pas voulu nous le donner sans qu'un commentaire simultané du texte ne puisse être fait. Comment pouvons-nous nous préparer au commentaire si nous ne pouvons pas lire préalablement l'étude?

hier moet komen toelichten...

04.09 Guido De Padt (VLD): Maar ze willen het niet doen.

Ze willen de studie niet op voorhand ter beschikking stellen, mijnheer de minister. Daar heb ik het een beetje moeilijk mee. Wij zouden hier moeten komen luisteren naar een uiteenzetting van een studie die wij niet op voorhand hebben kunnen inkijken.

04.10 Minister Johan Vande Lanotte: Sedert wanneer moet het Parlement luisteren naar de NMBS en niet omgekeerd?

04.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Depuis quand le Parlement doit-il obéir à la SNCB et non l'inverse?

De **voorzitter:** Mijnheer de minister, ik wil eventjes de puntjes op de i zetten. Het klopt inderdaad dat wij naar die studie hebben gevraagd, maar ze willen ze pas geven op het ogenblik dat zij hier staan. De heer De Padt heeft gelijk, in die zin dat het uiteraard veel handiger zou zijn als wij die studie op voorhand ter beschikking hadden om vragen te stellen.

Le **président:** Les déclarations de M. De Padt sont exactes. Nous redemanderons le document cette semaine encore. Si tout se déroule comme il se doit, la discussion pourra avoir lieu après les vacances de Pâques.

Wij zullen het antwoord dat u nu gegeven hebt noteren, mijnheer de minister, en deze week zullen wij onverwijld vragen om ons dat document te bezorgen. Ik stel voor dat wij dit onderwerp na Pasen zo vlug mogelijk op de agenda plaatsen. Voor Pasen hebben wij werkelijk geen tijd meer; daarop kom ik straks nog terug, want zoals u weet heeft men ons nog wat anders in de maag gesplitst.

04.11 Valérie De Bue (MR): Je ne peux évidemment qu'appuyer la suggestion du ministre, que vous venez de relayer. Je pense, effectivement, que l'on doit avoir un débat à ce sujet. Ceci n'est possible que si l'on dispose d'un document de travail.

04.11 Valérie De Bue (MR): Ik sluit me bij dit voorstel aan. We moeten over deze kwestie een debat organiseren. Maar dit kan enkel indien we over dit document beschikken dat niet steeds als een loutere studie werd voorgesteld.

04.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Je demande justement aux commissaires de considérer ce rapport comme une étude.

04.13 Valérie De Bue (MR): Ce n'est pas toujours présenté comme tel.

04.14 Johan Vande Lanotte, ministre: Aucune décision n'a été prise. Il s'agit d'une étude interne pour la SNCB, rien de plus. Depuis lors, on me demande si j'ai pris telle ou telle décision; il n'en est rien.

Je vous répète qu'il est quasi certain que rien ne va changer dans l'offre avant la fin 2007. En effet, ce n'est matériellement pas possible. Changer l'offre signifierait que tous les investissements ont été concrétisés. Or, ce travail sera terminé au plus tôt en décembre 2007, pas avant.

Vous craignez vraisemblablement que ce document soit présenté comme un plan mais il s'agit bien d'une étude. "Bain" est d'ailleurs un service d'études extérieur à la SNCB.

04.15 Valérie De Bue (MR): Je mentionne, cependant, comme l'a signalé mon collègue, que la presse a été informée avant les

04.15 Valérie De Bue (MR): De journalisten hebben er inzage van

commissaires.

gekregen vooraleer het aan de commissieleden werd bezorgd.

04.16 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik heb al minstens vijf keer gezegd dat de lijnen niet worden afgeschaft. Het is de waarheid.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la position de La Poste sur le marché des petits colis" (n° 5567)

05 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de marktpositie van De Post inzake de verzending van kleine pakjes" (nr. 5567)

05.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme chacun le sait, La Poste est de plus en plus soumise à la concurrence d'opérateurs internationaux, en particulier dans le domaine des petits colis de moins de 30 kilos. On constate que sa faible part de marché ne lui permet pas de se développer seule. Depuis assez longtemps, on entend dire qu'un partenaire est recherché pour cette activité, en particulier pour Taxipost.

Un cas concret vécu il y a quelques semaines me fait me poser un certain nombre de questions sur la compétitivité du service. L'envoi d'un petit colis de plus de 2 kilos implique d'utiliser le service Kilopost, qui est géré par La Poste mais qui utilise des formulaires d'envoi TE3 d'EMS-Taxipost, ainsi que le centre d'appel de Taxipost pour tout renseignement. Par ailleurs, pour les envois de petits colis internationaux, aucune garantie de délai de livraison n'est fournie par La Poste. Quand l'envoi est à destination de la France, comme dans ce cas concret, et que, suite à un problème, on téléphone au centre d'appel Taxipost – pour sa part, Kilopost est géré par mail –, on apprend que le partenaire français n'est pas La Poste, comme on pourrait s'y attendre, mais bien TNT et que ce partenaire ne dépose pas d'avis de passage en cas d'absence du destinataire pas plus qu'il ne fait usage du numéro de téléphone prévu et mentionné sur le bordereau d'envoi. Le résultat est qu'il a fallu neuf jours pour expédier un colis de 2,7 kilos de Bruxelles à Libourne, petite ville de 20.000 habitants à 30 kilomètres de Bordeaux.

En termes de prix, il semble que les tarifs pratiqués par les pays qui nous entourent se situent entre 20 et 55% moins chers que chez nous avec, dans la plupart des cas, des délais garantis de trois jours au maximum.

M. le ministre peut-il expliquer de telles différences dans les prix et dans l'offre du service?

Quelles solutions propose-t-il pour que cette activité devienne compétitive?

Je vous remercie.

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je confirme dans les grandes lignes ce que Mme De Bue a dit. L'offre en matière de colis internationaux économiques peut et doit certainement être améliorée.

05.01 Valérie De Bue (MR): De Post wordt almaar meer geconfronteerd met de concurrentie van internationale operatoren, inzonderheid wat de pakjes en de dienst Kilopost betreft. De Post garandeert ter zake geen leveringstermijn en de tarieven in de buurlanden zijn 20 tot 55 procent goedkoper, met een gegarandeerde leveringstermijn van drie dagen. Kan u die verschillen verklaren? Wat moet De Post volgens u doen om op dat gebied de concurrentie aan te kunnen?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte: De dienstverlening bij de internationale pakjesdienst is inderdaad voor verbetering

D'un autre côté, Taxipost offre une solution compétitive et performante avec un système de suivi qui justifie que la grande majorité des volumes internationaux se font en courrier express. Le courrier express est non seulement rapide mais fiable et compétitif.

Pour les colis internationaux, il y a un problème au niveau du suivi et du prix, donc au niveau de la compétitivité. Il y a un potentiel dans ce secteur et un plan de relance d'une gamme internationale de colis économiques est à l'étude. Cette gamme se positionnera plus clairement par rapport à l'offre express en matière de tarifs et de niveaux de services.

Nous pensons que ce plan de relance devrait entrer en vigueur dans les mois qui viennent et permettrait à Kilopost d'être à nouveau concurrentiel, ce qui en effet, comme vous l'avez dit, n'est pas le cas actuellement.

05.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse. Nous reviendrons dans quelques mois sur cette question.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de réaffectation de la gare de Boussu" (n° 5574)

06 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het plan voor een nieuwe bestemming van het station van Boussu" (nr. 5574)

06.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous allez sans doute croire que je vous harcèle avec des questions sur la réouverture des petites gares. En fait, il y a un mois déjà que j'ai déposé ma question suite à la lecture d'un article paru dans la presse. N'ayant pas eu l'occasion de vous interroger depuis, c'est seulement aujourd'hui qu'elle figure à l'ordre du jour de notre commission. Ma question s'inscrit dans la problématique de la réaffectation des gares.

Contrairement à certaines gares dont on ferme les guichets, la gare de Boussu a été définitivement fermée depuis que l'accueil des voyageurs et la délivrance des tickets n'y sont plus opérés. Aux dires de la SNCB elle-même, la fermeture de cette gare fut obligatoire pour éviter les risques de vandalisme et les actes de délinquance. Voilà une affirmation qui corrobore, par ailleurs, les discours que je vous ai tenus jusqu'ici face aux propositions de fermeture des guichets dans d'autres communes, partant du principe que c'était la porte ouverte aux fermetures des gares proprement dites avec pour conséquence la dégradation des bâtiments dans le temps.

Tant la majorité que l'opposition de cette commune souhaitent une réaffectation des locaux. Mais personne n'a encore déposé de projet concret auprès de la SNCB.

Le porte-parole du district sud-ouest affirme que la SNCB est ouverte à toutes les propositions même celles émanant de particuliers.

Monsieur le ministre, quand la SNCB s'exprime de la sorte par le biais

vatbaar. Voor de expressebestelling van pakjes daarentegen, staat De Post bekend als snel en betrouwbaar en hoeft ze zeker niet onder te doen voor de concurrentie. Dit is een potentiële groeimarkt. Momenteel wordt onderzocht hoe het concurrentievermogen kan worden hersteld door te sleutelen aan het productengamma van Kilopost. In de komende maanden zou een plan in die zin in werking moeten treden.

05.03 Valérie De Bue (MR): Wij zullen over enkele maanden op die kwestie terugkomen.

06.01 Camille Dieu (PS): Aangezien het station van Boussu definitief werd gesloten, worden er geen tickets meer verkocht. Volgens de NMBS was dat noodzakelijk om vandalisme te vermijden. Dat bevestigt alleen maar dat wij gelijk hebben wanneer wij ons verzetten tegen alle voorstellen die ertoe strekken loketten in andere gemeenten te sluiten!

De gemeente wil dat de lokalen een andere bestemming krijgen maar totnogtoe werd geen enkel project ingediend. De NMBS zou naar eigen zeggen open staan voor elk voorstel, zelfs uitgaande van particulieren.

Zou de NMBS er niet goed aan doen beter te communiceren en een duidelijke gedragslijn te volgen? Op die manier hoeft u niet telkens dezelfde vragen te beantwoorden.

de son porte-parole, doit-on comprendre qu'elle est prête à investir dans la réaffectation des bâtiments? Ou cela signifie-t-il que, peu importe leur destination, pour autant que cela contribue à les maintenir en état?

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'il faudrait assurer une meilleure communication au sein de la SNCB? En effet, j'interviens, pour ma part, pour Boussu; d'autres collègues interviennent pour d'autres gares, comme celle de Poperinge. Ne pensez-vous pas qu'il faudrait définir une ligne de conduite?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame Dieu, il est certain qu'il serait parfois préférable de définir une ligne de conduite générale. Cela dit, étant donné le grand nombre de gares, les grands principes ne permettent pas toujours de trouver une solution. En la matière, une certaine flexibilité présente un avantage.

Le cas de la gare de Boussu est assez triste dans le sens où elle a été rénovée en 2002. Elle a ensuite été incendiée et a subi des actes de vandalisme. Par la suite, la SNCB a décidé de ne pas remettre en service le point de vente des billets. Il s'agit donc d'un cas un peu spécial. En effet, je répète que des investissements y avaient été consentis en 2002. La situation de Boussu est donc relativement spécifique.

La SNCB souhaite vendre le bâtiment de la gare de Boussu; c'est sa première option, suite à l'incendie et aux actes de vandalisme dont elle a été l'objet. La commune en sera informée. Avant d'imaginer une rénovation du site, il faudra envisager la vente du bâtiment à un éventuel investisseur.

Cela me fait dire aussi que chaque gare a ses spécificités. Alors qu'en principe, il serait bon de définir une ligne de conduite générale partout, quand on analyse l'affaire sous l'aspect des spécificités de chaque endroit, on se dit qu'il faut pouvoir y déroger.

Pour Boussu, le principe choisi est la vente; ils estiment que c'est la meilleure solution pour ce cas.

06.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, j'ai bien entendu la réponse du ministre.

Je comprends un peu mieux pourquoi la porte-parole de la SNCB explique être ouverte à toutes offres, même celles de particuliers. J'imagine que quelque chose est déjà en route que j'ignore.

En tout état de cause, cela ne peut pas correspondre aux options de la commune qui, à mon sens, n'avait pas l'intention de racheter le bâtiment, faute d'argent pour ce faire. Il faut donc que les fonds viennent d'ailleurs. C'est pourquoi je comprends mieux la réponse; je me demandais ce que cela voulait dire.

J'ai également bien entendu que, selon ce que vous pensez, il y a une spécificité pour chaque gare. Donc, si je reviens à la charge avec une gare spécifique, c'est bon?

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Pas de problème!

06.02 Minister Johan Vande Lanotte: Soms is het verkieslijk om een bepaalde gedragslijn te volgen, maar in dit geval, gelet op het aantal stations en hun specifieke kenmerken, is flexibiliteit een betere optie.

Het station van Boussu werd in 2002 gerenoveerd. Nadien werd er brand gesticht en werd het station gevandaliseerd. De NMBS heeft daarop beslist het gebouw niet opnieuw te renoveren. Het gaat om een vrij specifieke situatie.

De NMBS wil in eerste instantie het gebouw verkopen.

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

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pensionering op 55 jaar voor het rijdend personeel van de NMBS" (nr. 5589)

07 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise à la retraite à 55 ans du personnel roulant de la SNCB" (n° 5589)

07.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, in 1961 werd ten gevolge van de zogenaamde eenheidswet aan het treinpersoneel, zijnde de treinbestuurders en de begeleiders, de mogelijkheid verleend om op de leeftijd van 55 jaar met pensioen te gaan mits het feit dat zij 30 rijdende dienstjaren zouden verworven hebben. Deze gunst werd destijds verleend op basis van de onregelmatige prestaties die deze mensen zouden verlenen en moest om de drie jaar worden verlengd na akkoord tussen de voorgedijminister en de minister van Pensioenen. De vakbonden hebben dit steeds als een van de twistpunten beschouwd en eisten bij de herstructurering van de NMBS dat de maatregel werd ingeschreven als definitief verworven. Bij de opsplitsing van de maatschappij in drie eenheden begin dit jaar werd in een conventie vastgelegd dat de maatregel voortaan zou bestendig worden en dat men hem niet langer om de drie jaar zou moeten hernieuwen. Een KB om dit akkoord te bekrachtigen zou in de loop van de maand januari 2005 verschijnen. Dat is volgens mij echter nog niet gebeurd.

Vandaar een aantal vragen. Wie waren de onderhandelende partijen die het akkoord om de maatregel te bestendigen in plaats van hem telkens te vernieuwen hebben afgesloten? Is er reeds een koninklijk besluit opgesteld dat dit akkoord bekrachtigt? Wanneer zal het KB worden gepubliceerd? Klopt het dat het KB normaal gesproken in de loop van de maand januari had moeten verschijnen? Zo ja, wat is de reden voor de vertraging? Hoeveel personen behoren op dit ogenblik tot het rijdend personeel? Zullen enkel deze personeelsleden onder het toepassingsgebied van de maatregel vallen? Zo niet, welke andere personeelsleden ook nog? Wat is hun aantal?

Ten slotte, zijn er in het KB ook maatregelen opgenomen die het rijdend personeel motiveren om langer aan de slag te blijven dan de pensioenleeftijd van 55 jaar? Is er in fiscale tegemoetkomingen en/of bijkomende pensioenen voorzien voor ieder jaar dat ze langer blijven? Zo ja, hoeveel bedragen die? Met hoeveel jaar hoopt de minister de gemiddelde pensioenleeftijd op die manier te kunnen laten optrekken?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, het protocol van sociaal akkoord dat op 1 april 2004 werd gesloten tussen de NMBS en de personeelsorganisaties, in het kader van het ondernemingsplan MOVE, voorziet in een sociale programmering voor 2003-2005. In dat akkoord werd bepaald dat voor het rijdend personeel, bij de regering een voorstel zou worden ingediend om de mogelijkheid tot oppensioenstelling op de leeftijd van 55 jaar te bestendigen. Dat zou betekenen dat de wet van 1961 wordt gewijzigd. De wet is nog niet gewijzigd omdat bij een onderling akkoord tussen de NMBS, de regering en de organisaties, ook nog over een aantal maatregelen met betrekking tot de polyvalentie en de flexibiliteit voor

07.01 Guido De Padt (VLD): La loi unique de 1961 permettait aux conducteurs et aux accompagnateurs de train ayant 30 ans de "service roulant" de prendre leur retraite à cinquante ans. L'accord conclu entre le ministre de tutelle et son collègue des pensions devait toutefois être renouvelé tous les trois ans. Lors de la restructuration, les syndicats ont exigé que cette mesure devienne définitive et, début 2005, il a effectivement été décidé dans une convention qu'elle serait confirmée. L'arrêté royal devait paraître en janvier mais cela n'a pas été le cas.

Quels partis ont conclu cet accord? Un arrêté royal a-t-il déjà été promulgué? Quand sera-t-il publié au Moniteur belge? Pourquoi ne l'a-t-il pas été en janvier? Combien de personnes font-elles aujourd'hui partie du personnel roulant? Sont-elles les seules concernées par l'arrêté royal? Celui-ci comporte-t-il également des mesures encourageant le personnel à poursuivre sa carrière?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Le protocole d'accord social du 1^{er} avril 2004 entre la SNCB et les organisations représentatives du personnel prévoit une programmation sociale pour 2003-2005. Il a été décidé que le gouvernement ferait une proposition de pérennisation. Il est donc prévu de modifier la loi de 1961 mais cela n'a pas encore été

cargo moet worden onderhandeld. Deze zaken zijn altijd aan elkaar gekoppeld geweest. Er zijn hierover momenteel nog discussies bezig, onder andere in de paritaire subcommissie, maar op dit moment is er nog geen beslissing genomen. Dat loopt niet zo gemakkelijk.

In totaal worden 8.360 personen belast met rijdende diensten bij de NMBS-holding.

Wat betreft de voorzieningen om langer aan het werk te blijven zijn er momenteel geen specifieke bepalingen. Op het eind van 2005 zal er wel moeten worden onderhandeld voor het nieuwe plan 2006-2007, wat vrij belangrijk zal zijn. De leeftijdsopbouw van de NMBS is zeer specifiek. Bij De Post is er een zelfde specifieke situatie. Demografisch gezien is het zo dat jaarlijks veel personen hun pensioenleeftijd bereiken. Voor de NMBS en De Post zal de noodzaak om vervroegd met pensioen te gaan helemaal wegvallen. Er gaan via gewone pensionering immers al heel veel mensen weg die moeten worden vervangen. Bij de NMBS en De Post zal er een totaal ander debat moeten worden gevoerd dan de voorbije tien jaar het geval is geweest. De vraag is vooral hoe men de plotse uittrekking van mensen op de normale pensioenleeftijd zal opvangen? Dat is een heel ander debat.

07.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, het is natuurlijk een beetje vervelend voor wie 55 jaar wordt in 2006. Voor betrokkenen is het belangrijk te weten waar zij aan toe zijn en of zij al dan niet op 55-jarige leeftijd met pensioen kunnen.

07.04 Minister Johan Vande Lanotte: Wij hebben nog enkele maanden de tijd. Dit moet de komende maanden worden opgelost.

07.05 Guido De Padt (VLD): Dat is waar, maar het is toch belangrijk te weten of men volgend jaar al dan niet met pensioen kan. In die zin is het belangrijk om betrokkenen zo vlug mogelijk bescheid te geven.

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

08 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkeerproblemen aan de stations van Denderleeuw en Liedekerke" (nr. 5630)

08 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes de stationnement aux abords des gares de Denderleeuw et de Liedekerke" (n° 5630)

08.01 Guido De Padt (VLD): Mijn vraag gaat over de parkeerproblemen aldaar, mijnheer de minister. Vele pendelaars die vanuit de stations van Denderleeuw en Liedekerke vertrekken, klagen over de parkeermogelijkheid aan die stations. Ik relateer dat een beetje aan uw volgens mij terechte optie om te trachten in zoveel mogelijk parkeerplaatsen te voorzien voor de pendelaars aan stations, maar hier wordt dat toch een beetje gefnuikt door de gemeentebesturen zelf, die op dat vlak een aantal maatregelen nemen die het ietwat moeilijker maken.

fait parce que certaines mesures en matière de fret font encore l'objet de négociations. Un débat a notamment toujours lieu au sein de la sous-commission paritaire.

Au total, les services roulants de la SNCB holding emploient 8.360 personnes. Il n'existe pas encore de dispositions spécifiques permettant de maintenir le personnel plus longtemps en activité. Elles devraient être négociées à la fin de l'année, dans le cadre du plan 2006-2007. La SNCB ni La Poste ne devront du reste recourir aux prépensions. Le débat portera sur la question de savoir comment absorber la vague de départs à l'âge normal de la pension.

07.03 Guido De Padt (VLD): Les travailleurs qui auront 55 ans en 2006 aimeraient bien entendre savoir ce qui les attend.

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Il nous reste un peu de temps mais le problème devra être résolu dans les prochains mois. Le plus tôt sera le mieux.

08.01 Guido De Padt (VLD): Les gares de Denderleeuw et de Liedekerke sont particulièrement fréquentées et de nombreux navetteurs se plaignent de problèmes de stationnement. A Denderleeuw, le parking payant est complet pratiquement chaque jour tandis que la durée de stationnement est limitée à deux

Aan het station van Denderleeuw bevindt zich een betaalparking die eigendom is van de gemeente. Er wordt vastgesteld dat deze parking bijna dagelijks volzet is. Doordat in alle straten in de wijde omgeving van deze parking een blauwe zone is ingericht en daar een maximale parkeertijd van twee uren geldt, is het ook daar voor de pendelaars die met de auto naar het station komen, onmogelijk hun auto reglementair gedurende lange tijd achter te laten als deze parking volzet is. Bovendien is het openbaar vervoer van en naar het station volgens sommige bronnen ontoereikend.

In Liedekerke, de gemeente van de heer Schoupe, heeft men een gelijkaardig probleem. Ook daar is in een gemeentelijke parking voorzien aan het station, maar die is vaak volzet en ze is nu betalend voor niet-Liedekerkenaars, net als de parkeermogelijkheden in de omliggende straten. Overal worden auto's achtergelaten op zijbermen en dergelijke. Ook hier klaagt men over het gebrek aan openbaar vervoer van en naar het station.

Omdat er ook geen behoorlijke andere openbare vervoeralternatieven zijn om van daaruit naar Brussel te pendelen, zien heel wat van die treingebruikers – een richting die we wellicht niet willen – zich gedwongen om opnieuw de auto naar Brussel te nemen, misschien met langere files tot gevolg. We kunnen dat een beetje begrijpen. Als u onnoemelijke moeilijkheden hebt om uw wagen in de nabijheid van het station te parkeren, hebt u misschien eens vlugger de neiging om met de wagen naar het werk te rijden.

Ik heb twee korte vragen.

Was u reeds op de hoogte van de parkeerproblemen bij deze Oost-Vlaamse pendelaars? Zo ja, hoe erg is de situatie rond deze twee stations precies? Wellicht zal de NMBS daarover onderzoek hebben uitgevoerd en kan de NMBS in deze concrete gevallen enige vorm van initiatief nemen om deze situatie te verhelpen.

08.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, de NMBS-groep is op de hoogte van de problemen die zich voordoen in Denderleeuw en Liedekerke. Men schat het tekort aan parkeerplaatsen op respectievelijk 263 en 220.

Er zal worden bekeken hoe daaraan een oplossing kan worden geboden. Er heeft een onderhoud plaatsgevonden met de gemeente Liedekerke om op de parking duidelijk voorrang te verlenen aan de pendelaars zelf, wat logisch is. Er wordt over gepraat. We willen dat niet ineens doen maar het moet toch mogelijk zijn. Er is echter nog geen definitief resultaat.

Wat Denderleeuw betreft, ook daar zal de situatie moeten worden bekeken. Er zal wellicht een capaciteitsuitbreiding nodig zijn, maar ook daar is er nog geen definitief resultaat.

U had gevraagd naar andere probleemgebieden. Ik heb een tamelijk uitgebreide lijst van gemeenten waar we denken dat er problemen zijn en van stations waar uitbreidingen zijn geprogrammeerd: Gent-Sint-Pieters, Appelterre, De Pinte, Halle, Mechelen, Merelbeke, Opwijk, Gembloux, Mons-Stad en Verviers-Central.

We beginnen binnenkort met een aantal "experimenten" waarbij we

heures dans les rues adjacentes. De plus, les transports publics sont insuffisants. Des problèmes du même ordre se posent à Liedekerke. De nombreux navetteurs ne voient d'autre issue que de reprendre leur voiture pour se rendre à Bruxelles.

Le ministre avait-il déjà connaissance de ces problèmes? Quelle est la gravité de la situation? La SNCB peut-elle prendre des mesures?

08.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La SNCB est informée des problèmes de stationnement dans les deux communes. Il y a un déficit de 263 emplacements à Denderleeuw et de 220 à Liedekerke. Des solutions sont recherchées activement. Des négociations sont en cours à Liedekerke avec l'administration communale. Il est prévu de réserver prioritairement aux navetteurs le parking prévu pour eux. De même, à Denderleeuw, on ne néglige aucune possibilité pour créer davantage de places de stationnement. Pour l'heure, aucune solution satisfaisante n'est encore intervenue.

La liste des gares aux prises à des problèmes de capacité du même type est longue. Toutefois, des

het principe van gratis parkeren voor abonnees zullen promoten. We werken daaraan en denken na de paasvakantie effectief de eerste stap te kunnen zetten.

Dat belet niet dat we ondertussen oplossingen proberen te zoeken voor bijvoorbeeld Liedekerke en Denderleeuw. Het probleem is wel vrij omvangrijk en zal de komende jaren een sterke heroriëntatie vergen.

projets concrets existent pour en étendre l'aire de stationnement.

Sous peu seront mis en œuvre des projets expérimentaux dans le cadre desquels le stationnement sera offert gratuitement aux abonnés du chemin de fer.

Il s'agit véritablement d'un problème préoccupant. Les solutions seront dès lors radicales.

08.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, kan ik een kopie krijgen van de cijfergegevens?

Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het aantal plaatsen dat te kort is, ligt vrij hoog. Het gaat om 263 en 220, wat bijna 500 plaatsen is en dit toch vrij dicht bij mekaar. Denderleeuw ligt immers niet zo ver van Liedekerke.

Ik vind het goed dat u de mening bent toegedaan dat het probleem ernstig moet worden aangepakt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08.03 Guido De Padt (VLD): Le déficit à Liedekerke et à Denderleeuw – deux communes qui ne sont tout de même pas très éloignées – se monte à quelque 500 places. Ce n'est pas rien. La SNCB doit s'attaquer sérieusement au problème et trouver rapidement des solutions.

Le **président:** M. Arens nous a fait savoir qu'il arriverait en retard à cause de certains ennuis de voiture.

09 Questions jointes de

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation d'un matériel adéquat pour les lignes régionales du réseau" (n° 5652)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'utilisation éventuelle de matériel 'light rail' par la SNCB" (n° 5886)

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inzetten van aangepast materieel op de regionale spoorlijnen" (nr. 5652)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het mogelijke gebruik van light rail-materieel door de NMBS" (nr. 5886)

09.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, dans les pays voisins, les lignes régionales perdurent avec succès et connaissent même dans certains cas une évolution positive. C'est ainsi qu'en France, en Allemagne ou au Luxembourg, le petit autorail d'Alstom, pour citer celui utilisé dans ces pays-là, semble particulièrement adapté aux lignes régionales dont je viens de parler. Ce matériel résulte d'une nouvelle approche pour ce type de lignes, il est léger et surtout il permet une exploitation plus souple grâce notamment à des accélérations et décélérations plus efficaces. De son architecture basée sur le plancher bas, comme pour les bus, l'usager retire un confort accru et une réduction du temps d'embarquement.

D'autres réseaux ont mis en service du matériel pendulaire qui permet une augmentation de la vitesse sur des infrastructures existantes. On a vu aussi apparaître des trains-trams, qui empruntent à la fois les voies ferrées classiques et les voies de tram urbaines, évitant ainsi les ruptures de charge en reliant les villes de centre à centre. Enfin, les réseaux étrangers pratiquent largement l'arrêt à la demande, ce qui réduit à la fois consommation d'énergie et usure du matériel.

09.01 Camille Dieu (PS): Heeft de NMBS er al aan gedacht gebruik te maken van nieuw licht materieel (autorail, kantelbaktreinen, gemengd trein-trammaterieel), zoals in onze buurlanden met succes ingezet wordt op regionale lijnen? Zou de NMBS het op de buitenlandse spoorwegnetten wijdverbreide systeem van de halte op verzoek niet kunnen toepassen? Zijn die opties te duur? Kunnen we niet eens kijken hoe onze buurlanden het probleem van het openbaarvervoeraanbod in de meest afgelegen gebieden aanpakken?

Monsieur le ministre, ces différentes pratiques ont-elles déjà été prises en considération dans le cadre des choix stratégiques de la SNCB? Dans l'affirmative, se révèlent-elles trop onéreuses, soit en raison du coût des investissements soit en raison des aménagements à réaliser pour les rendre opérationnelles? Enfin, ces lignes régionales représentent souvent un véritable service à la population. Alors, pourquoi stigmatiser presque systématiquement leur manque de rentabilité? Si on jetait un coup d'œil sur nos voisins, on pourrait peut-être en tirer bénéfice.

09.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, ma question concerne le même sujet. Dans son avis 2005/01, le comité consultatif des usagers met en lumière tout ce qui, en matière de lignes régionales, pouvait faire l'objet d'un matériel beaucoup plus adapté que celui que la SNCB s'obstine à utiliser; un matériel plus léger permettant, aux dires de ceux qui connaissent bien le matériel et son exploitation, de mieux combiner service public et rentabilité – je n'invente rien, c'est la SNCB qui le dit. Jusqu'ici, force est de constater que la SNCB est allée rarement dans ce sens, même dans ses études.

J'aimerais donc savoir si on va s'entêter encore longtemps dans une voie qui n'est pas du tout celle de nos voisins. En outre, la SNCB continue à concevoir de A à Z son propre matériel, conçu par des ingénieurs "maison" sur des tables à dessin, alors qu'on pourrait réaliser des économies substantielles en achetant sur catalogue ce type de matériel, comme on le fait en France et en Allemagne. J'aurais voulu connaître l'avis de la SNCB sur ce dispositif. J'aimerais enfin savoir si on analyse vraiment la possibilité d'employer un matériel léger sur nos lignes régionales.

09.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Cette question se pose depuis un certain temps. Jusqu'à présent, la SNCB a toujours émis des réserves assez importantes. La SNCB indique que l'autorisation de mise en service de matériel roulant doit être, bien entendu, sollicitée par un opérateur. Soit, ce matériel est utilisé sur des lignes "interopérables". Dans ce cas, les dispositions transposant en droit belge la directive 2001/16 relative à l'interopérabilité du rail conventionnel sont de stricte application. Soit, le matériel à mettre en service est non "interopérable"; auquel cas le règlement général de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est d'application.

Dans l'état actuel de la réglementation nationale, la SNCB confirme que les engins de type train/tram ne répondent pas aux dispositions de sécurité, notamment de résistance de la caisse en cas de collision. Si j'ai bien compris, cela signifie que le résultat d'une collision entre un train "light" et un tram pourrait être désastreux. Ces paramètres de sécurité sont induits par le haut niveau de mixité du trafic sur le réseau belge qui, bien entendu, est beaucoup plus dense que dans d'autres pays.

Cette position protège-t-elle la situation actuelle basée sur un certain conservatisme ou est-ce un problème réel? Je ne peux vous le dire. Les ingénieurs responsables de la sécurité déclarent qu'avoir ces deux types de trains en présence sur notre réseau peut causer un grave problème de sécurité, notamment en ce qui concerne la résistance en cas de collision. Je ne puis en juger mais je trouve que

09.02 Olivier Chastel (MR): Wat denkt de NMBS over het advies van het Raadgevend Comité van de gebruikers, dat het gebruik van lichter materieel aanbeveelt op bepaalde lijnen? Met dat soort materieel kunnen er meer haltes op een traject worden ingepast zonder dat de rijtijd verhoogt. Tevens wordt aanbevolen materieel aan te kopen uit een catalogus. De NMBS heeft anders de gewoonte zelf haar eigen materieel te concipiëren.

09.03 Minister Johan Vande Lanotte: De NMBS is van oordeel dat de tramtrein niet aan de veiligheidsvoorschriften voldoet, onder meer bij botsingen. Als de veiligheidsreglementen niet worden gewijzigd, heeft de "light rail" weinig kans om door te breken. Ik kan u niet zeggen of de veiligheid werkelijk in het gedrang komt of dat dit argument gebruikt wordt om alles bij het oude te laten.

Volgens de NMBS zouden door het systeem van haltes op aanvraag de vertrekuren niet gerespecteerd kunnen worden. Dat zou voor verwarring zorgen bij de reizigers en niet tot tijdswinst leiden.

Tot slot liet de NMBS me nog weten dat materieel uit een catalogus aangekocht kan worden indien dit voldoet aan de

c'est dommage. Je pense, en effet, que les trains "light" présentent certainement un avantage pour la gestion. Mais s'il y a un problème de sécurité, il faut être prudent.

Ensuite, en ce qui concerne les arrêts à la demande pour les trains dans notre système, la SNCB émet un avis clairement négatif car l'heure de départ ne peut plus, dans ce cas, être garantie.

Cela implique peut-être un petit gain de temps que de ne pas s'arrêter dans une gare, mais quel problème pour le voyageur qui arrive à la gare à l'heure exacte et constate que son train est déjà parti!

Ainsi, les dessertes avec arrêt à la demande ne peuvent s'appliquer que pour des lignes où roulent beaucoup de trains, disons un train tous les quarts d'heure. Techniquement, ce serait faisable puisque le client n'attendrait jamais très longtemps. Ce système pourrait avoir l'avantage d'aller plus vite: le désavantage de rouler moins vite est compensé, comme dans les métros où il n'y a pas d'horaire. Travailler avec un horaire strict peut dans ce cas avoir une conséquence pas nécessairement positive.

Je résume: de toute façon, le problème demeure. Le matériel sur catalogue, c'est possible, à condition de répondre à quelques spécificités belges, entre autres la tension de 3 kilovolts et l'équipement à bord de l'engin de traction qui doit être capable de lire les messages délivrés par l'infrastructure.

Cela dit, quand j'étais ministre de l'Intérieur, je n'ai jamais trouvé un ingénieur d'accord avec le matériel existant concernant les services d'incendie: à chaque fois, il fallait inventer quelque chose de nouveau. Même pour les casques: pendant cinq ou dix ans, on a rédigé des règles concernant les nouveaux casques; toujours pour une raison de sécurité. Et c'est difficile pour un ministre d'affirmer l'inverse!

A la SNCB, j'ai l'impression qu'il y a une certaine volonté de ne rien changer et d'utiliser aussi l'argument de la sécurité pour les achats où il existe toujours quelque chose de nouveau.

Les hommes politiques ne doivent pas être trop calés non plus, car ils demandent aussi continuellement du neuf. Quand il y a eu quelque chose de nouveau concernant le RER, ce furent d'interminables discussions pour savoir comment il fallait construire ces wagons, alors qu'on aurait pu aller voir ce qui se faisait à l'étranger et acheter tel quel. On ne l'a pas fait. Là aussi, il y avait beaucoup de demandes et nous ne nous comportons pas réellement mieux que les ingénieurs à la recherche d'inédit.

Aussi longtemps qu'il n'y a pas de rapport des services de sécurité pour confirmer ou infirmer les idées, il reste un certain doute. Sans de nouveaux règlements de sécurité, les chances d'un "rail light" sont très minimes, même si, à long terme, c'est la seule possibilité pour les ruelles.

09.04 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, une petite réplique. Si le ministre dit lui-même qu'il ne sait pas juger, je dois avouer que moi non plus.

On peut comprendre les différences entre un pays comme la Belgique

specifieke kenmerken van het Belgische spoorwagennet. Ik bekendat ik nog nooit een ingenieur heb ontmoet die met het bestaandematerieel tevreden was. Maar daarin verschillen ze in niets van de politici. Denken we maar aan het GEN.

09.04 Camille Dieu (PS): Is het niet mogelijk een studie te laten uitvoeren door onafhankelijke deskundigen?

et la France ou l'Allemagne: les distances sont très différentes, l'éloignement des campagnes aussi. On peut donc penser que c'est différent, mais ne pourrait-on demander une étude à faire réaliser par des experts indépendants de la SNCB pour arriver à une véritable vision de la situation?

09.05 Johan Vande Lanotte, ministre: Si cela existe, oui, mais je ne sais pas si cela existe.

09.05 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik weet niet of er dergelijke deskundigen zijn.

09.06 Camille Dieu (PS): Moi non plus, mais on peut se renseigner.

09.07 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est vrai et j'ai eu la même réflexion.

09.07 Minister **Johan Vande Lanotte**: Maar ik zal navraag doen en ik heb geen bezwaar tegen dat idee.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le développement de l'ADSL et l'accroissement des vitesses de transfert des données" (n° 5666)

10 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ontwikkeling van ADSL en de snellere gegevensoverdracht" (nr. 5666)

10.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, Belgacom a planifié l'accroissement des vitesses des données par ADSL. Certains utilisateurs ont déjà observé que la vitesse venait de passer de 3,3 mgb/seconde à 4,6 mgb/seconde; sans une très grande publicité certes mais divers utilisateurs l'ont constaté. Par ailleurs, le VDSL est proposé dès à présent.

10.01 François Bellot (MR): Een aantal mensen die over een ADSL-verbinding van Belgacom beschikken, hebben nu sneller internet. De snelheid werd inderdaad van 3,3 mgb/ seconde naar 4,6 mgb/ seconde opgetrokken. Belgacom biedt voortaan ook VDSL aan.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous faire connaître quelle est la programmation du développement de l'ADSL 3,3 mgb/seconde vers 4,6 mgb/seconde sur l'ensemble du territoire belge?

Hoe staat het met de planning om de snelheid van 3,3 mgb/ seconde naar 4,6 mgb/ seconde op te trekken over het hele grondgebied? Welke strategie en timing volgt Belgacom in dat verband?

Quelles sont la stratégie et les perspectives suivies par Belgacom?

Quelles sont les limites techniques au développement du VDSL sur le territoire belge?

Quel est le pourcentage de l'ADSL 4,6 mgb/seconde par rapport à l'ensemble des connexions ADSL?

Welke technische obstakels staan de ontwikkeling van VDSL op ons grondgebied in de weg?

Quelles sont, au vu des développements technologiques, les vitesses courantes possibles dans un avenir de trois ans sur le territoire de notre pays, étant entendu qu'à partir de 5,5 mgb/seconde, nous pourrions recevoir de manière très aisée les programmes télévisés sans trop de difficultés techniques?

Welk percentage van de ADSL-aansluitingen beschikt al over een snelheid van 4,65 mgb/ seconde? Welke snelheden mogen we in de loop van de volgende drie jaar verwachten?

Ten slotte, wanneer wordt de snelheid tot 5,5 mgb/ seconde opgetrokken, zodat de klant ook

televisieprogramma's kan
ontvangen?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot, j'ai bien entendu interrogé Belgacom et voici les informations que la société me communique.

La vitesse de Belgacom ADSL passe de 3,3 mgb/seconde à 4,0 mgb/seconde pour la formule Go et Plus et de 3,3 mgb/seconde à 4,6 mgb/seconde pour les produits Pro Compact et Office.

Cette adaptation de la vitesse est introduite graduellement sur tout le réseau Belgacom. Le client peut vérifier la période d'adaptation de sa ligne ADSL en consultant le site www.Belgacom.be - ADSL faster. Le but est d'introduire des adaptations sur la totalité du réseau pour la fin du mois d'avril.

En ce qui concerne le VDSL, des adaptations très importantes sont actuellement en cours sur le réseau (déploiement de la fibre optique). Belgacom prévoit de pouvoir atteindre 46% de la clientèle via la technologie VDSL d'ici fin 2006.

La rapidité que le client perçoit sur internet dépend d'un nombre important de facteurs, à savoir la performance du pc, la présence de certains programmes sur le pc (par exemple, un firewall protège le pc mais ralentit la connexion à internet), la performance des serveurs auxquels les informations sont demandées, la charge de la connectivité internationale et du réseau Belgacom.

Le VDSL représente la technologie la plus avancée sur le réseau de Belgacom.

Belgacom propose, à ce jour, des produits à 9 megabytes par seconde en "downstream". Comme indiqué dans la réponse à la question 2, cette technologie sera disponible pour 46% de la population belge d'ici fin 2006.

10.03 François Bellot (MR): Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de spooroverweg nr. 123/47 op de lijn Geraardsbergen/Edingen" (nr. 5687)

11 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le passage à niveau n° 123/47 de la ligne Grammont/Enghien" (n° 5687)

11.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een strikt lokale vraag die een beetje gegroeid is na het ongeval van enkele weken geleden. U heeft daarover terecht uw bezorgdheid geuit. Ook bij een aantal wakkere burgers heeft dit een aantal vragen losgeweekt. Die burgers wijzen ons dan op een aantal problemen die we hier kunnen aankaarten.

De discussie omtrent de veiligheid aan de spooroverwegen is brandend actueel. Veel mensen die langs een spooroverweg wonen zien het moment gekomen om een schrijnend of potentieel gevaarlijke

10.02 Minister Johan Vande Lanotte: Belgacom deelde mij mee dat de ADSL-snelheid tegen eind april 2005 geleidelijk van 3,3 naar 4,6 mgb/seconde zal worden opgetrokken op het hele Belgacomnetwerk.

Daarnaast zal de VDSL-technologie stapsgewijs aan 46 procent van de klanten worden aangeboden tegen eind 2006.

De overdrachtsnelheid van de gegevens hangt niet alleen af van het Belgacom-netwerk maar ook van factoren als het vermogen van de PC en de servers en de belasting van de internationale connectiviteit.

11.01 Guido De Padt (VLD): La sécurité aux abords des passages à niveau est un problème d'actualité. Les riverains du passage à niveau 123/47 situé sur la ligne qui relie Grammont à Enghien s'inquiètent pour la sécurité des jeunes écoliers qui doivent quotidiennement traverser les voies. Le passage à niveau

situatie aan een spooroverweg aan te klagen. Ook de omwonenden van spooroverweg 123/47 op de lijn Geraardsbergen/Edingen maken zich zorgen omtrent de veiligheid.

De spooroverweg waaraan zij wonen is enkel voorzien van rode knipperlichten, een spooroverweg van derde of zelfs lagere categorie. De straat wordt dagelijks gebruikt door jonge schoolkinderen die nog niet altijd gevaarlijke situaties correct kunnen inschatten. Een concrete vraag tot plaatsing van slagbomen hebben de bewoners een tijdje geleden al overgemaakt aan de directie van de NMBS, zonder resultaat evenwel. In een recent schrijven werd ook u, mijnheer de minister, op de hoogte gebracht van deze situatie.

Ik heb dan ook een aantal vragen aan u. Heeft de NMBS reeds een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijk gevaarlijke situatie aan deze spooroverweg? Zo ja, wat was daarvan het resultaat en welke gevolgen zal de NMBS daaraan koppelen? Zo neen, zal de NMBS dit in de nabije toekomst doen?

Wat zijn de mogelijkheden van mensen, die gevaarlijke situaties in verband met het spoor willen aankaarten? Bij wie kunnen zij terecht? Hoe en door wie worden deze klachten behandeld?

11.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik denk dat er op de lijn waarover u het heeft een gevaarlijke situatie bestaat maar er zijn gelukkig nog geen ongelukken gebeurd. De keuze waarvoor we staan, heeft eigenlijk te maken met het type overweg, namelijk een overweg die minder dan vijf meter breed is. In zo'n situatie is er een vrij groot probleem omdat de keuze nu valt op een sein met lichten en geluid. Een overweg van minder dan vijf meter mag in principe niet worden uitgerust met halve slagbomen. De reden hiervoor is dat als men daar slagbomen plaatst, iemand die al oversteekt als de slagbomen sluiten, niet meer terug kan.

Of dat allemaal heel realistisch is, weet ik ook niet, maar het verbod bestaat omdat er vroeger ooit eens problemen geweest zijn, denk ik. Een halve slagboom, vijf meter, geeft dus geen ruimte om terug te keren mocht men ergens vastzitten. Dus mag het niet. Dat is de reglementering.

Dat betekent dat men eigenlijk moet proberen een andere oplossing te vinden. Infrabel probeert een aantal overwegen af te schaffen ofwel met slagbomen uit te rusten, maar dan moeten er aanpassingen gebeuren.. Er zal zoveel mogelijk voor het eerste worden gekozen, te weten overwegen afschaffen, omdat het ander alternatief veel moeilijker is. Als dat niet mogelijk is, moet men met opteren voor de tweede categorie en met halve slagbomen werken.

Infrabel is op dit moment niet van plan om de overweg nr. 47 af te schaffen. Dat zou betekenen dat moet gekeken worden naar plaatsen voor een halve slagboom. In dat geval moet de weg evenwel verbreed worden met minimum vijf meter over een lengte van vijftientig meter. Dat is niet immens, maar het zou moeten gebeuren.

Vragen daarover kunnen gericht worden aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit of aan de NMBS-Holding. Ik geef u daarvan de adressen, zoals u gevraagd hebt.

n'est pourvu que de clignotants rouges. Les habitants ont demandé à la direction de la SNCB, sans résultat à ce jour, de placer des barrières. Le ministre a également été averti de la situation.

La sécurité de ce passage à niveau a-t-elle fait l'objet d'une étude? Quel en est le résultat et quelles mesures la SNCB envisage-t-elle de prendre? Après de quelles instances les citoyens peuvent-ils signaler une situation dangereuse en matière de trafic ferroviaire?

11.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La circulation au passage à niveau 123/47 comporte effectivement des risques. La largeur de ce passage étant inférieure à 5 mètres, il ne peut toutefois être équipé de semi-barrières. Cette mesure vise à permettre à une personne qui traverserait les voies au moment de la fermeture des barrières de se mettre en sécurité, ce qui serait impossible si le passage à niveau était équipé de telles barrières.

Infrabel veut supprimer certains passages à niveau dangereux ou les doter de barrières si les conditions sont remplies. Nous optons autant que possible pour la suppression des passages à niveau. Le passage à niveau 123/47 ne sera pas supprimé de sorte que la largeur de la chaussée devra être portée à 5 mètres et que sa longueur devra atteindre 25 mètres avant que des barrières puissent y être posées.

Les questions peuvent être adressées au service Mobilité de la SNCB.

Het komt dus op het volgende neer: een verbreding met vijf meter over een afstand van minstens vijftwintig meter.

11.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik wil het kort nog even hebben over mijn tweede vraag. Ik wilde dat dossier aangrijpen om te vragen om na te gaan of er een soort algemeen meldpunt op 0800-nummer voor mogelijk gevaarlijke situaties opgericht kan worden. De NMBS kan daar de informatie verzamelen van wat de burgers aankaarten.

11.03 Guido De Padt (VLD): Ne serait-il pas utile de créer un point de contact général permettant d'attirer l'attention de la SNCB sur toute situation potentiellement dangereuse?

11.04 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer De Padt, misschien zeg ik het wat pretentius, maar ik denk dat ze dat heel goed weten. Ik weet dat toevallig omdat wij daarmee ook geconfronteerd geweest zijn, bijvoorbeeld in Oostende. De mensen van de NMBS komen voortdurend reclameren bij de betrokken besturen om iets te ondernemen tegen gevaarlijke overwegen. Er kunnen echter niet altijd oplossingen worden aangereikt. Er kunnen beperkingen zijn door gemeentebesturen, gewestwegen en andere. Ik meen wel te mogen zeggen dat de NMBS vrij goed weet waar de problemen zich voordoen.

11.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je suis convaincu que la SNCB sait à quels endroits exactement se posent des problèmes de passages à niveau dangereux.

11.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de doorschakeling van een BIN-bericht naar een gsm-nummer via het voicemail-systeem van Belgacom" (nr. 5692)

12 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'un message BIN vers un numéro de gsm par le système de messagerie vocale de Belgacom" (n° 5692)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, BIN's, buurtinformatienetwerken worden meer en meer opgericht. Er bestaan reeds ongeveer 250 BIN's. Dit is een materie die veeleer de minister van Binnenlandse Zaken aanbelangt. Vermits mijn vraag over het specifieke probleem van het doorschakelen via het voicemail-systeem van Belgacom handelt, richt ik mij tot u, mijnheer de minister.

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De plus en plus de réseaux d'information de quartier voient le jour. Un problème se pose sur le plan du transfert des messages envoyés par les services de police. Il s'écoule en effet de 8 à 10 minutes avant que le coordinateur ne reçoive le message, après quoi il reste encore à avertir tous les citoyens raccordés. Or, dans les situations d'urgence, un quart d'heure de retard est excessif. Le coordinateur devrait être informé plus rapidement de l'envoi de messages mais Belgacom prétend qu'il est difficile de modifier le système de transfert.

Blijkbaar spreken de politiediensten vanuit de central dispatching of de mobiele eenheid een bericht in op een bepaald nummer. Dit bericht wordt doorgeschakeld naar het GSM-nummer van de BIN-coördinator die op dat ogenblik dienst heeft. Deze laatste kan het bericht doorsturen naar de lijsten van de aangesloten burgers van het buurtinformatienetwerk. Er werd ons gesignaleerd dat er acht tot tien minuten verstrijken alvorens het bericht verschijnt op de gsm van de coördinator. Rekeninghoudend met de tijd die nodig is om het bericht door te sturen naar alle aangesloten burgers – dat kan snel oplopen tot 150 à 200 – betekent dit dat het een kwartier duurt alvorens de laatste burger het bericht ontvangt. In situaties waarvoor het BIN wordt opgericht, is een kwartier veel te lang. Dat lijkt me duidelijk.

Belgacom pourrait-elle prendre ce problème à bras le corps? Quand devrait-elle obtenir des résultats? Combien de réseaux d'information

De coördinator zou het bericht onmiddellijk op zijn gsm moeten kunnen ontvangen. Via een gsm is de snelheid korter zodat de acht à tien minuten tussentijd wegvallen. Volgens Belgacom is het evenwel

moeilijk het doorschakelsysteem te wijzigen.

Mijnheer de minister, kan dit probleem worden aangepakt? Is Belgacom daarmee bezig? Wanneer kunnen we terzake resultaten verwachten?

Ten tweede, een meer informatieve vraag. Hoeveel BIN's maken gebruik van het voicemailstelsel van Belgacom? Als ik goed ben ingelicht bestaat er nog een ander stelsel. Ontvangt Belgacom regelmatig klachten terzake of is het veeleer een lokaal probleem?

12.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb een heel lange uitleg gekregen die alles bevestigt wat gezegd is geweest.

Het duurt inderdaad tien minuten. Volgens Belgacom waren de BIN's van die lange duurtijd op de hoogte omdat dit de standaard voicemaildienst is. De BIN's gingen daarmee akkoord en hebben nog nooit klacht ingediend. Belgacom laat weten nog geen klacht te hebben ontvangen.

Deze problematiek geeft me een dubbel gevoel. Men heeft geen exact zicht op het aantal BIN's omdat de buurtinformatienetwerken niet als dusdanig maar als individuele personen zijn aangesloten.

Ik weet niet wat ik van de problematiek moet denken. Waren de BIN's effectief op voorhand van de lange tussentijd op de hoogte en gingen ze ermee akkoord of hebben ze geen keuze? In een eerste analyse vind ik tien minuten lang. Vreemd is dat geen enkele BIN hierop reageert.

Om te vermijden dat we over een particuliere klacht spreken, zou het, mijns inziens, aan te bevelen zijn dat de overkoepelende organisatie mij terzake een standpunt bezorgt.

Dat lijkt mij het beste, om te vermijden dat het er één afzonderlijk is. De overkoepelende organisatie heeft verantwoordelijke personen die kunnen suggereren wat er zou moeten gebeuren. Ik ga ermee akkoord om hen te ontvangen. Ik ken hen van bij het begin, toen ze gestart zijn. Het eerste BIN is in Poperinge gestart, in mijn geboortestreek. Een van die personen ken ik al lang. Ik wil gerust met hem eens praten, maar ik zou dat liever doen met de koepelorganisatie die zij hebben. Ik zal ze dan ontvangen en met hen naar Belgacom gaan of Belgacom bij ons ontvangen om te zien wat er moet gebeuren. Nu is het hier een beetje een welles-nietes-spelletje. Ik stel voor het op die manier te doen.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dank u wel, mijnheer de minister. Het verheugt mij dat u die tien minuten ook als een probleem ervaart.

Het antwoord van Belgacom bevat geen enkele suggestie en er wordt evenmin melding in gemaakt van mogelijke alternatieven om dit te versnellen. Het lijkt mij dus aangewezen de vzw BIN aan te moedigen om een initiatief te nemen en om contact op te nemen. Is het mogelijk om een kopie te krijgen van het dubbelzinnige antwoord?

12.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ze zeggen dat ze er geen

de quartier utilisent le système "voice mail" de Belgacom? Belgacom reçoit-elle souvent des réclamations à ce sujet?

12.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Nous accusons effectivement un retard de dix minutes mais Belgacom prétend que les réseaux d'information de quartier en sont informés. Elle n'a encore reçu aucune réclamation à ce propos.

Un retard de 10 minutes me paraît vraiment très important, mais apparemment personne ne s'en plaint. J'invite l'organisation coupole des réseaux d'information de quartier à me faire connaître son point de vue, après quoi je pourrai débattre de cette question avec Belgacom.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je me réjouis d'entendre que le ministre considère lui aussi qu'il se pose un problème. Belgacom offre-t-elle des solutions de rechange? L'ASBL BIN ("Buurtinformatienetwerken") ferait bien de contacter le ministre dans les meilleurs délais.

probleem mee hebben en dat het goed genoeg is. Ik heb daar een dubbel gevoel bij maar het is niet dubbelzinnig.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le réaménagement des gares dont les guichets sont condamnés à la fermeture" (n° 5503)

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets de gares SNCB" (n° 5649)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herinrichting van de stations na de sluiting van de loketten" (nr. 5503)

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in een aantal NMBS-stations" (nr. 5649)

13.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question vise de nouveau un avis émis par le Comité consultatif des usagers. Dans son avis 2005/05, et plus particulièrement en son point 3.2, il propose une série de mesures qui visent à conserver un minimum de convivialité et de sécurité aux points d'arrêt dépourvus dorénavant de guichet. Cet aménagement vaut évidemment pour les 23 gares wallonnes n'entrant pas dans un projet de réhabilitation qui doit être rendu par les communes concernées.

Pour rappel, les recommandations du Comité concernent un local d'attente ouvert, éclairé, équipé de sièges et chauffé, un distributeur automatique de billets, une signalétique adaptée aux nouvelles circonstances (c'est-à-dire la fermeture des guichets, les accès aux quais ainsi qu'à la direction principale des trains), une information au niveau des horaires ainsi qu'un nombre suffisant d'abris sur les quais, protégés et pourvus de sièges.

L'image de la SNCB en dépend d'autant que l'on sait que dès que des mesures sont prises pour améliorer l'accueil, l'affluence augmente presque immédiatement. La conjonction du confort et de la sécurité est déterminante pour rendre l'attractivité des lignes et des gares concernées et amener le citoyen à devenir ou redevenir un utilisateur habituel du train.

Ma question vise à savoir quelles mesures sont envisagées dans les gares où l'on ferme les guichets.

Par ailleurs, vous me permettrez d'ajouter une petite question suggérée par la lecture des déclarations faites, fin de semaine passée, par M. Descheemaeker. Il y a quelques semaines, nous évoquions ensemble la liste définitive des fermetures de guichets. A l'époque, vous vous étiez engagé à nous fournir les critères utilisés par la SNCB pour fermer ces guichets, d'autant que vous nous annonciez, ce jour-là, que 5 guichets avaient été sauvés par je ne sais quelle intervention du Saint Esprit. Cinq guichets ont donc été sauvés: 3 en Flandre et 2 en Wallonie.

Vous nous aviez dit ignorer les critères utilisés par la SNCB pour déterminer que ces 5 gares seraient conservées. Je profite que ce sujet ait été remis à l'ordre du jour par M. Descheemaeker ce

13.01 Olivier Chastel (MR): Onder punt 3.2 van zijn advies nr. 2005/05 stelt het Raadgevend Comité van de gebruikers maatregelen voor om voor een minimale klantvriendelijkheid en veiligheid te zorgen op stopplaatsen zonder loket. Dat geldt voor de 23 Waalse stations die niet in aanmerking komen voor een door de betrokken gemeenten op te zetten renovatieproject.

De aanbevelingen gaan over een open, goed verlichte en verwarmde wachtruimte met zitplaatsen, een kaartjesautomaat, een aangepaste signalisatie, informatie over de dienstregeling en beschermde wachthokjes met zitplaatsen op de perrons.

Comfort en veiligheid zijn van doorslaggevend belang om spoorlijnen en stations aantrekkelijk te maken voor de reiziger en om de burger te trein te doen (her)ontdekken als vervoermiddel.

Welke maatregelen zal men dus nemen in stations waar de loketten gesloten worden?

Enkele weken geleden, toen we het hadden over loketten die gesloten zouden worden, verbond u zich ertoe de NMBS criteria aan te reiken op dat gebied. Bovendien wist u te melden dat vijf loketten aan een dreigende sluiting

vendredi alors qu'il annonçait que l'on n'en fermerait pas d'autres.

ontsnapt waren. Wat zijn die criteria?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Comme je l'avais dit!

13.03 Olivier Chastel (MR): Cela m'a rappelé que l'on attendait toujours de votre part les fameux critères utilisés pour cette sélection!

13.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je les ai!

13.05 Eric Massin (PS): Monsieur le vice-premier ministre, ma question jointe ne porte pas tout à fait sur le même objet que celle posée par M. Chastel mais plutôt sur la deuxième partie de sa déclaration, qui lui a été rappelée par M. Descheemaeker. De plus, ma question avait été posée le 21 février dernier, bien avant ces déclarations, ce à la suite des propos que vous aviez tenus en commission de l'Infrastructure le 31 janvier, lorsque je vous avais interpellé sur le dossier de la fermeture des points de vente de billets de cette quarantaine de gares.

13.05 Eric Massin (PS): Ik stel mijn vraag naar aanleiding van uw verklaring in de commissie Infrastructuur van 31 januari over het dossier van de sluiting van de verkooppunten voor tickets in een veertigtal stations.

Dans le cadre de votre réponse, vous aviez mis en exergue l'attitude changeante de la SNCB. Néanmoins, vous aviez précisé que 31 guichets étaient condamnés et qu'il n'y en aurait pas davantage. J'en avais pris note. A ce moment, un seul problème se posait: vous ne pouviez me faire part des critères objectifs, sur la base desquels cinq gares avaient été maintenues, à savoir Zaventem-Dorp, Herne, Wevelgem, Aiwaylle et Flémalle-Haute.

In dat antwoord benadrukte u de wisselende houding van de NMBS en verklaarde u dat 31 loketten zouden worden gesloten. Op dat ogenblik rees het probleem van de objectieve criteria op grond waarvan vijf stations werden behouden: Zaventem-Dorp, Herne, Wevelgem, Aywaille en Flémalle-Haute.

Afin d'obtenir un total éclaircissement sur cette saga des fermetures des guichets de gare, voudriez-vous me communiquer les critères objectifs sur lesquels la SNCB s'est basée pour programmer ces fermetures et si les cinq gares sauvées l'ont été sur la base de ces objectifs? Y en a-t-il éventuellement d'autres? Je serai attentif à la réponse que vous voudrez bien me donner.

Kan u mij, om die saga eens en voor altijd op te helderen, die sluitingscriteria meedelen en zeggen of de beslissing over het behoud van die stations al dan niet op grond van die criteria werd genomen?

13.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne le réaménagement des gares dont les guichets sont fermés, je vous signale que les futures modalités contractuelles d'occupation des gares sont très demandées par plusieurs communes. Le projet de M. Courard rencontre donc un certain succès. Nous pourrions en tirer quelque chose de positif.

13.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Wat de herinrichting betreft van de stations waarvan de loketten gesloten worden, willen vele gemeenten maar wat graag gebruik maken van de nieuwe bestemmingsmogelijkheden van het gebouw. Ik denk zelfs dat gemeenten waar het station wél nog een loketservice zal aanbieden, een en ander met lede ogen zullen aanzien, want ik ben er niet zo zeker van dat het krampachtig vasthouden van wat men heeft wel de beste keuze is voor wie toekomstgericht denkt.

Je pense que, même si on a décidé de ne plus fermer ces gares, les communes qui auront encore un guichet dans le futur seront jalouses de ce qui a été réalisé. Mais nous verrons bien. Car je ne suis pas tout à fait convaincu que garder ce que l'on détient est le meilleur choix pour l'avenir. Nous en discuterons plus tard.

We zullen over enkele maanden nagaan of de mensen blij zijn met de nieuwe dienstverlening. Wat wij als een optimale service voor de

Nous examinerons aussi dans quelques mois ce qui se sera passé quand les endroits fermés auront été aménagés et nous vérifierons si les gens seront plus ou moins heureux des nouveaux services. En effet, nous avons tendance à croire que ce que nous considérons comme le schéma optimal pour le client est la meilleure option, sauf que ce dernier a une autre vision de la question dans beaucoup de cas. Mais il est trop tôt pour en parler.

Que devons-nous inclure dans les contrats?

- Le maintien d'une salle d'attente, qui offrira tout le confort à réserver aux voyageurs, à savoir: un espace ouvert, éclairé, muni de sièges, et chauffé en hiver.
- L'installation de distributeurs n'est pas nécessairement prévue, mais la possibilité sera offerte aux futurs locataires de vendre des titres de transport SNCB.
- Une signalétique adaptée et des tableaux horaires standardisés seront installés aux endroits névralgiques de la gare: accès à la gare, couloirs sous voies, quais et salles d'attente.
- Des abris seront construits sur les quais, ainsi que des marquises dans les zones extrêmes des quais, afin d'améliorer par mauvais temps la répartition des voyageurs embarquant sur toute la longueur du train. Il n'est pas prévu de poser des sièges dans les abris. En effet, cette solution réduirait considérablement l'espace disponible et n'est pas non plus nécessairement demandée.

J'en viens aux cinq gares.

Pour Zaventem, le critère de base du chiffre d'affaires était de 250.000 euros. Une somme inférieure n'est plus acceptée. Zaventem Dorp rapporte 349.000 euros et se situe donc largement au-dessus de la norme minimale. Mais Zaventem a été inscrit dans la liste parce qu'il n'y a pas de bâtiment de gare. Jusqu'à présent, la vente a lieu dans un container installé temporairement, mais elle est assez importante.

La décision de maintenir ou non une fonction de guichet à Zaventem-Dorp a été liée à la construction ou non d'un bureau de vente, et ce compte tenu des perspectives d'avenir du RER. Aucune décision définitive n'a été prise à cet égard, le guichet localisé dans le container est maintenu temporairement. Le container ne sera pas utilisé éternellement. Soit, il y a une construction et le guichet est maintenu; soit il n'y a pas de construction et le guichet disparaît.

Pour la commune de Flémalle, le point d'arrêt Aigremont a été supprimé et Leman n'est plus desservi le week-end. Des postes d'agents de surveillance et de signaleurs ont été supprimés à Flémalle-Haute. Le préposé au guichet constitue, dès lors, l'unique effectif du groupe SNCB dans la commune. Il y a plus de 500 voyageurs par jour et le résultat des ventes est en augmentation pour 2004, avec 247.000 euros. Comme il y a eu une fermeture ailleurs, il y a des raisons de croire que le chiffre de 250.000 euros pourrait être atteint en 2005. C'est la raison pour laquelle le guichet est maintenu mais le personnel qui restera devra également assurer la fonction de surveillance. Les heures de desserte seront limitées à cinq prestations par semaine. Cette décision me semble sensée.

En ce qui concerne Herne, les chiffres de vente de 2004 étaient plus élevés que prévu, avec 277.000 euros. Les charges de l'organisation de la vente peuvent baisser sensiblement en réduisant le nombre de prestations, non seulement à la gare de Herne mais également à la gare voisine de Galmaarden.

klant beschouwen, komt immers niet noodzakelijk overeen met wat de klant daar zelf over denkt.

De contracten zullen het behoud van een wachtruimte stipuleren, met een open en verlichte en in de winter verwarmde ruimte met zitplaatsen. De plaatsing van kaartjesautomaten is niet verplicht, maar er zal voorzien worden in de mogelijkheid om een vervoerbewijs te kopen. Er wordt een aangepaste signalisatie geïnstalleerd en er zullen gestandaardiseerde dienstregelingen geraadpleegd kunnen worden. Op de perrons komen er wachthokjes, zij het zonder zitplaatsen, want dat zou de beschikbare ruimte aanzienlijk beperken.

Wat de stations betreft, werd uitgegaan van een minimumomzet van 250.000 euro als basis criterium.

Zaventem-Dorp haalt een omzet van 349.000 euro, maar beschikt niet over een gebouw. Tot nu toe werden de vervoerbewijzen verkocht in een tijdelijke container. De beslissing om een loketfunctie te behouden is gekoppeld aan de plannen voor de bouw van een verkooppunt. Komt dat verkooppunt er, dan blijft het loket open, anders gaat het loket dicht. Hierover werd nog geen definitieve beslissing genomen.

Voor Flemalle werd een stopplaats geschrapt en wordt een andere tijdens het weekend niet meer aangedaan. Ook de betrekkingen van bewakingsagent en van seingever verdwijnen, alleen de loketbediende blijft. In 2004 werd een verkoopcijfer van 247.000 euro gehaald en er is goede hoop dat dat er in 2005 250.000 worden. Het loket blijft dus behouden, maar het personeel zal ook voor de bewaking moeten instaan. Het loket zal vijf dagen per week open zijn.

Le chiffre de vente pour Wevelgem en 2004 a atteint 249.257 euros, ce qui est très proche des 250.000. Une réduction des prestations est combinée à une collaboration avec la gare voisine d'Ingelmunster pour ce qui concerne la vente. Là aussi, nous estimons que les 250.000 euros peuvent être atteints. Si le bourgmestre achetait des tickets pour 743 euros, le montant des 250.000 euros serait alors atteint!

Pour la gare d'Aywaille, il y a un problème de sécurité. A partir du bâtiment de la gare, de la voie 1 à la voie 2, il faut emprunter une passerelle au-dessus des voies mais celle-ci ne peut être utilisée par les moins valides ni par les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, son état actuel nécessite une importante rénovation, moyennant de lourds investissements qui ne peuvent être envisagés pour l'instant.

Le préposé au guichet est ainsi chargé, peu avant le départ des trains vers Liège à la voie 2, de faire traverser les voyageurs au niveau des voies et de prendre les mesures de sécurité requises à cet effet. C'est la raison pour laquelle il a été décidé de maintenir la fonction "guichet". Sa suppression ne représente aucun intérêt d'un point de vue économique étant donné que quelqu'un doit, de toute façon, rester pour assurer la sécurité. En même temps, cette personne peut assurer le service au guichet.

Pour être franc, j'estime que l'explication est convaincante. Je me demande seulement pourquoi on ne me l'a pas donnée plus tôt.

13.07 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je reviens à ma question de départ concernant les réaménagements des gares ayant perdu leurs guichets.

J'entends bien la réponse que la SNCB compte apporter tant en matière de confort qu'en matière de sécurité. Néanmoins, j'estime qu'elle ne tient compte, malheureusement, que d'une partie des recommandations du comité consultatif des usagers, en argumentant que ce qu'elle ne fera pas, les voyageurs n'en ont pas besoin! Visiblement, les recommandations du comité ne sont pas particulièrement intéressantes aux yeux de la SNCB. Je le regrette. Toujours est-il que certains aménagements vont être exécutés. Par conséquent, les points d'arrêt qui n'auront plus de guichet ne seront pas totalement livrés à eux-mêmes.

Pour ce qui est de la réponse à la question de M. Massin que je m'étais permis d'évoquer, je vais le laisser répliquer.

13.08 Eric Massin (PS): Monsieur Chastel, je vous remercie de me laisser répliquer sur une question que vous aviez déjà très largement présentée.

Monsieur le vice-premier ministre, je suis content d'apprendre enfin les raisons pour lesquelles on supprime certaines gares et on envisage d'en maintenir d'autres.

En ce qui concerne les 250.000 euros, je suppose que le problème se posait essentiellement en termes financiers – la vente des billets – et

In Herne werd in 2004 een verkoopcijfer van 277.000 euro gehaald. De kostprijs van de verkoopactiviteit kan worden gedrukt door het aantal prestaties in dat station en in het naburige station te verminderen.

In Wevelgem werd in 2004 249.257 euro gehaald. Ook daar lijkt 250.000 euro haalbaar.

In Aywaille bestaat een veiligheidsprobleem. Bij het verlaten van het station, moet men een voetgangersbrugje over de sporen nemen, dat niet toegankelijk is voor gehandicapten en mensen met een beperkte mobiliteit. De loketbediende moet de reizigers helpen bij het oversteken van de sporen en zorgen dat een en ander in veilige omstandigheden verloopt. Om die reden werd de loketfunctie er behouden. Die uitleg lijkt me steek te houden. Ik vraag me zelfs af waarom men me dat niet eerder heeft gezegd.

13.07 Olivier Chastel (MR): Ik keer naar mijn oorspronkelijke vraag terug. De NMBS lijkt maar schoorvoetend rekening te houden met de aanbevelingen van het Raadgevend Comité van de gebruikers. Ik onthoud dat er een aantal aanpassingen komen en dat de halteplaatsen dus niet volledig aan hun lot worden overgelaten.

13.08 Eric Massin (PS): Het stemt me tevreden dat ik eindelijk verneem waarom bepaalde stations zullen behouden blijven of zullen verdwijnen. Verder zijn er op tal van plaatsen problemen met de veiligheid, vooral met ondergrondse doorgangen of voetgangersbrugjes die niet altijd toegankelijk zijn voor

non en termes d'utilisation du train au départ de la gare. C'est malheureux mais, puisqu'on a d'ores et déjà décidé de procéder à la suppression et qu'on ne sait pas faire machine arrière – sauf en essayant d'imaginer d'autres utilisations complémentaires comme l'a fait le ministre Courard en Wallonie –, j'en prends acte.

Je peux concevoir que le problème ne se pose pas véritablement dans certaines gares. Vous faites état de la gare d'Aywaille où il y a un problème de sécurité à cause d'une passerelle. Ce n'est malheureusement pas le seul endroit en Belgique, ni même en Wallonie où ce genre problème se pose. J'ai déjà eu l'occasion de vous poser une question au sujet de la gare de Morlanwelz où il y a aussi une passerelle. Pourtant, on n'y trouve plus aucun membre du personnel de la SNCB. Dans d'autres endroits, ce sont des tunnels qui passent en dessous des voies et ne sont pas non plus toujours accessibles aux handicapés.

Je peux comprendre les justifications qui vous ont été fournies même si elles l'ont malheureusement été a posteriori et non a priori. Si on appliquait ce principe à toutes les gares de la SNCB, qu'elles soient ou non encore en activité, on reverrait peut-être la politique de maintien d'une présence dans ces gares, voire même la politique d'affectation. Peut-être pourrait-on essayer de développer le plan mis sur pied par vous-même et M. Courard?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- **M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture du bureau de poste de Bourlers" (n° 5713)**

- **M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° 5732)**

14 Samengevoegde vragen van

- **de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor van Bourlers" (nr. 5713)**

- **de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren" (nr. 5732)**

14.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, ma question vise la situation des bureaux de poste du Sud-Hainaut, des communes de Chimay et de Momignies.

Lorsque j'ai posé ma question, fin février, on annonçait la fermeture du bureau de poste de Bourlers. Entre-temps, le 7 mars dernier, ce bureau s'est définitivement fermé. La nouvelle de la fermeture avait suscité, à l'époque, la consternation et l'inquiétude de la population. En effet, là-bas plus qu'ailleurs, les distances entre les différentes communes concernées sont grandes et la mobilité des habitants n'est pas particulièrement importante. Ce bureau combinait, de par sa conception, un ensemble de facilités tendant à pallier ce genre d'embarras.

Aussi, je m'étonne ou plutôt je déplore, que n'ait pas été prise en compte la pétition riche de 900 signatures qui a été remise aux pouvoirs compétents pour maintenir ce bureau.

Fin février - début mars, la presse avait évoqué une promesse de

gehandicapten. Achteraf wordt er verantwoord wat er verkeerd loopt. Indien men dit op alle spoorwegstations zou toepassen, zou men misschien opnieuw meer personeel ter plaatse inzetten of deze stations een andere bestemming geven.

14.01 Olivier Chastel (MR): De aangekondigde sluiting van het postkantoor in Bourlers zorgt bij de bevolking voor beroering. Ik betreur dat geen rekening werd gehouden met de petitie, waarop 900 handtekeningen werden verzameld. Volgens de pers zou de toestand nogmaals worden bekeken. Gebeurde dat ook? Kan u bevestigen dat drie postloketten, waaronder die van Momignies en Seloignes, behouden blijven?

réexamen, émise lors d'une réunion à Chimay où des responsables de La Poste et des représentants des autorités communales étaient présents. J'aurai voulu savoir s'il y avait eu des suites à cette promesse de réexamen. De même, parallèlement à la fermeture du bureau de Bourlers - Chimay, La Poste confirme-t-elle, comme le soulignent certains observateurs, le maintien de trois guichets postaux pour le Sud-Hainaut dont ceux de Momignies et de Seloignes?

14.02 Eric Massin (PS): Monsieur le vice-premier ministre, j'aborde à nouveau le problème général de la fermeture envisagée de certains bureaux de poste - remplacés éventuellement par des points poste - pour en arriver, comme M. Chastel, à la fermeture du bureau de poste de Bourlers - Chimay.

Dans le cadre du plan stratégique 2005-2009 concocté par La Poste, il semblerait qu'il y ait une volonté de faire disparaître entre 500 et 600 bureaux de poste, c'est-à-dire, presque la moitié du réseau. Ceux-ci seraient remplacés par des points poste, intégrés dans différents lieux privés comme des grandes surfaces, des librairies, des agences bancaires, etc. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion de visiter ces points poste au niveau de la commission de l'Infrastructure.

De nombreux bureaux seraient, en effet, déficitaires et cumuleraient un déficit d'à peu près 200 millions d'euros par an.

Plusieurs porte-parole de l'entreprise ont avancé l'ouverture de 50 points poste en 2005 et 130 en 2006. Il ne serait pas question de descendre en dessous de 1.300 implantations accessibles au public, un point poste remplacerait systématiquement un bureau fermé et il n'y aurait aucun licenciement sec.

Cependant, ces annonces et ces chiffres font naître dans le chef des utilisateurs de ce service public et dans celui des agents quantité d'inquiétudes. D'emblée se posent des questions pratiques. Monsieur le vice-premier ministre, quelle est la véracité de ces chiffres et informations? Selon quel canevas La Poste effectuera-t-elle l'évaluation des points poste ouverts en 2005-2006?

J'en viens maintenant au problème particulier de la fermeture de bureaux non rentables, lesquels sont malheureusement situés très souvent en zone rurale ou semi-rurale. Ces fermetures ne vont-elles pas mettre en difficulté bon nombre de clients? Je prends comme exemple la fermeture du bureau de poste de Bourlers qui a été prévue pour le courant du mois de mars. Comme M. Chastel vient de vous le dire, il a fermé le 7 mars. Cela va obliger les clients de La Poste, les usagers de La Poste à se déplacer à plus de trois kilomètres pour effectuer leurs opérations. Mais ce qui m'inquiète autrement, c'est que ces zones rurales et semi-rurales ne disposent pas de beaucoup d'alternatives d'implantation de points poste vu le nombre limité de services et de magasins. Dès lors, on peut se demander si l'impact de ces fermetures a été analysé en fonction de l'environnement direct. Je vous remercie de votre attention et de vos réponses.

14.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Je vais d'abord répondre de manière générale et revenir par la suite sur votre question particulière. La question revient à chaque fois mais je vais encore y répondre, ce

14.02 Eric Massin (PS): Naar aanleiding van de herstructurering van het kantorennet, wordt de helft van de kantoren door PostPunten vervangen. In 2005 zouden vijftig dergelijke punten worden geopend, in 2006 130. Er zouden nooit minder dan 1.300 vestigingen zijn. Kloppen die cijfers? Aan welke blauwdruk zal De Post het resultaat van de PostPunten toetsen? Zal de sluiting van niet rendabele kantoren in landelijk en halflandelijk gebied er niet toe leiden dat heel wat klanten in de kou komen te staan? Gezien het geringe aantal diensten en warenhuizen in die zones, zijn de mogelijkheden om er PostPunten in te richten beperkt. Werd rekening gehouden met de rechtstreekse gevolgen voor de onmiddellijke omgeving toen die beslissing werd genomen?

n'est pas un problème.

14.04 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, je veux bien poser une question qui n'est pas encore prise en considération avant toutes ces questions...

14.05 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce n'est pas grave, je vais répondre un peu plus longuement. D'abord, vos questions constituent l'argument final en faveur d'un changement.

14.05 Minister Johan Vande Lanotte: Uw vragen zijn eigenlijk een pleidooi om eindelijk iets te veranderen.

14.06 François Bellot (MR): Vous allez bientôt dire que c'est de notre faute!

14.07 Johan Vande Lanotte, ministre: Je ne dis pas que c'est de votre faute.

14.08 François Bellot (MR): J'ai lu le "Trends-Tendances" du week-end, je l'ai comprise, la réponse.

14.09 Johan Vande Lanotte, ministre: Je ne sais pas ce que j'y ai dit. Depuis que je suis le ministre en charge de La Poste, environ un an et demi, on m'a demandé à de multiples reprises pourquoi La Poste a fermé tel ou tel bureau.

14.09 Minister Johan Vande Lanotte: Niet alleen landelijke of semi-rurale gebieden worden getroffen. De logica van de jaren '90 bestond erin om onrendabele kantoren te sluiten, waardoor het netwerk minder aantrekkelijk werd zodat weer andere kantoren moesten worden gesloten. Zo verdwenen 600 vestigingen. Die houding was zelfvernietigend.

Contrairement à ce que vous dites, ce n'est pas seulement en milieu rural ou semi-rural. J'ai connu cette situation en milieu rural où habite ma mère, j'ai dû lui dire que c'était désormais ainsi. J'ai connu exactement la même chose à Ostende, à 1 km de ma maison, et à Bredene, à 5 km de chez moi.

Jusqu'à présent, je ne suis jamais intervenu auprès de La Poste pour m'opposer à une décision de fermeture. Légalement, je ne peux d'ailleurs pas le faire puisque le contrat de gestion inclut l'obligation d'avoir un autre bureau de poste pas plus loin que 5 km, ce qu'ils respectent. Néanmoins, le fait d'avoir reçu tant de demandes à ce sujet m'a poussé à dire à La Poste que je ne pouvais plus tolérer la situation actuelle, consistant à disposer d'un réseau soi-disant très important et performant, tout en fermant discrètement, chaque année, entre 30 et 50 bureaux de poste.

Voorts heeft De Post destijds beslist dat de verkooppunten moesten gevestigd worden op plaatsen die logistiek gemakkelijk bereikbaar waren. De winkelcentra waren daartoe minder geschikt, en bijgevolg zijn er nu onvoldoende klanten omdat men zich niet in hun buurt heeft gevestigd. Daarom heb ik een beleid op gang gebracht dat het behoud van een gelijk aantal verkooppunten, namelijk ongeveer 1.300, beoogt, maar dat ook naar meer flexibiliteit streeft, onder meer door het aanbieden van bepaalde diensten in andere zaken.

Il y a dix ans, il y avait 1.900 bureaux de poste pour 1.320 maintenant. Ainsi, près de 600 bureaux ont disparu sans en entendre parler. Pourquoi? Le raisonnement est simple: le réseau subit des pertes très importantes; il faut donc le réduire. Mais le réseau devenant moins attractif, les pertes s'amplifient et il faut encore fermer. C'est un cercle vicieux.

Het totaal aantal openingsuren zal hoger zijn zodat een goede dienstverlening kan worden gehandhaafd.

Pour ces raisons, j'ai discuté avec La Poste. Il est difficile de prendre position sur ce problème: de nombreuses questions découlent de cette situation où le gouvernement essaie – c'est son rôle - d'éviter un maximum de fermetures tout en acceptant que, chaque année, 20 ou 30 bureaux disparaissent. Ensuite, il faut expliquer à la population que c'est dommage mais qu'on a quand même réussi à en garder le plus possible. Cette attitude est autodestructrice, je n'en voulais plus.

Voor de toekomst is dit de enige oplossing met drie opties: de winkels worden ofwel volledig door

Une vision nouvelle est indispensable. J'ai donc dit à La Poste que j'étais prêt à discuter avec tout le monde à ce sujet, mais à une

condition: le maintien des 1.310 ou 1.320 bureaux actuels. Ainsi, dans l'avenir, quand on fera la comparaison entre les années 90 et les années 2000, on remarquera une diminution dans la décennie 90 et un statu quo dans la décennie suivante.

A condition que nous conservions les 1.300 magasins, je suis prêt à accepter une plus grande flexibilité dans les solutions. A cette condition-là, vous pouvez nous demander que la nouvelle organisation soit plus rentable et plus intéressante. Cela peut même constituer un argument pour le maintien des 1.300 magasins de La Poste; j'emploie le mot "magasin" car, selon moi, un endroit où l'on vend des produits est un magasin. C'est la mentalité qui prévaut à La Poste qui fait que l'on a appelé le point de vente un "bureau". C'est un détail mais, pour moi, il est essentiel que l'on appelle un endroit où il y a des clients un "magasin". J'ajoute que La Poste est la seule à considérer que le client doit se déplacer pour acheter un article; c'est la raison pour laquelle elle n'est pas présente dans les rues commerciales. Et on s'étonnera que le client ne vient pas! Regardez ce qui se passe pour certains bureaux! Etant donné que l'on a lié les aspects logistique et vente, les bureaux de poste ont été installés en dehors du centre ville pour permettre aux camions de passer avec, comme résultat, l'obligation pour le client de se déplacer. Obliger le client à se déplacer n'est pas rentable; en fait, il faut s'installer là où se trouve le client.

Des tests sont actuellement en cours avec, comme principe, le maintien garanti de 1.300 magasins. Si l'on totalise le nombre d'heures d'ouverture de ces 1.300 magasins, on arrive à une augmentation globale, ce qui permettra de maintenir un service de qualité.

La fermeture du bureau de Bourlers est une des dernières fermetures sous l'ancien régime. C'est ainsi! Prenons l'exemple de Bredene. C'est un quartier de 5.000 habitants qui n'est pas situé en zone rurale. J'ai préconisé au bourgmestre de cette commune, qui est socialiste, de ne pas s'opposer à la fermeture du bureau en l'informant qu'il y aurait un magasin. Il m'a demandé pourquoi l'installation de ce magasin n'était pas immédiate. Je lui ai répondu que l'on était encore en phase de test.

Nous nous sommes rendus à Duffel, un quartier de 4.000 habitants où le bureau de poste devait disparaître au profit de la supérette. Les personnes âgées sont enchantées de pouvoir compter dans leur quartier un magasin qui leur est destiné. C'est leur magasin. On a supprimé le bureau. La supérette est venue en lieu et place de La Poste. Un noyau social est en train de s'y développer. Ils ont notamment instauré un système pour y déposer l'argent de leurs allocations sociales. Leur vie s'en voit ainsi grandement facilitée.

Pour moi, c'est la seule option possible pour le futur service à rendre, avec trois possibilités. Les magasins seront soit complètement gérés par La Poste, soit gérés en partenariat avec le secteur privé, soit gérés avec un partenariat public. Ce concept doit être développé. Je demande notamment aux syndicats d'être ouverts à cette possibilité. Contrairement à ce qu'on dit, si la situation n'est pas facile pour les agents, il en va autrement pour les clients. Après les premiers tests, leurs réactions ont été telles que leur perception de La Poste dans son ensemble s'est avérée plus positive. La Poste donne ainsi l'image

De Post beheerd, ofwel in het kader van een partnerschap met de privé-sector of met de openbare sector.

Ik vraag dat de vakbonden zich hierbij neerleggen. Na de test staan de klanten er in ieder geval positiever tegenover. Het personeel heeft de waarborg dat niemand ontslagen wordt. Gedurende enkele jaren zal er een overschot aan ambtenaren bij De Post zijn. Ze zullen opnieuw toegewezen moeten worden. Als alle kantoren gehandhaafd blijven, bedraagt het tekort 200 miljoen en zullen besparingen moeten gebeuren bij de postbodes, wat mij onmogelijk lijkt.

Het kantoor van Chimay is op 3,5 km van Bourlers verwijderd. Ik beschik dus over geen enkel wettelijk argument om op te treden. Er zijn contacten geweest met de gemeente en met de vereniging Gamma die gehandicapt steunt, omdat het kantoor van Chimay moeilijk toegankelijk is.

De Post zal de toestand blijven volgen in het zuiden van Henegouwen, namelijk in Momignies en Seloignes. Het verlies van 200 miljoen kan niet zomaar terzijde worden geschoven. Het behoud van het aantal bestaande kantoren veronderstelt een zekere flexibiliteit.

Ik begin brieven te krijgen van burgemeesters die belangstelling tonen voor de oplossing.

d'être accessible aux besoins des clients. Il en résulte que dans les bureaux classiques, l'attitude est aussi meilleure parce que les gens ont constaté l'innovation dans leur région.

Que peut-on assurer au personnel de La Poste? La garantie qu'il ne sera procédé à aucun licenciement. Cela signifie que pendant quelques années, le nombre d'agents sera trop élevé.

Nous devons trouver des occupations utiles pour ce personnel mais nous ne licencierons pas. Voilà ce que nous proposons au personnel, à condition de laisser la porte ouverte à la discussion sur les bureaux de poste et les magasins.

Que va-t-il se produire dans l'hypothèse où nous ne le faisons pas et où nous maintenons tous les bureaux? Nous devons alors trouver des économies auprès des facteurs. Avec 200 millions de pertes dans le réseau, les facteurs sont les seuls à pouvoir contribuer. A mon avis, c'est impossible, ce n'est pas une bonne idée car le facteur est celui qui entre chez les gens tous les jours. Rationaliser encore signifierait que le facteur n'entrerait plus dans chaque maison. C'est le modèle hollandais où le dépôt du courrier se fait à l'entrée des lotissements et où le facteur n'entre plus dans les maisons, alors que je veux justement garder notre modèle.

Je pense qu'à long terme, la meilleure solution pour l'emploi, ce sont les magasins.

En ce qui concerne Boursiers, le bureau de Chimay est à 3,5 km de la commune. Je n'ai donc pas d'argument légal. Comme je l'ai dit, je ne suis jusqu'à présent jamais intervenu dans une fermeture, même pas à Ostende, à moins d'un km de chez moi. S'il reste dans le contrat de gestion, je dois le garder. Ils ont eu un contact avec la commune et avec l'association Gamma qui soutient les personnes handicapées, notamment pour l'accessibilité du bureau de Chimay. A cet endroit, il semble qu'il y a un problème, il faut donc procéder à une vérification. La Poste me confirme qu'elle restera attentive au maintien d'une présence postale dans les communes du sud du Hainaut, notamment à Momignies et à Seloignes.

Mais, je tiens à insister, la situation d'une entreprise dont le réseau coûte 200 millions d'euros est intenable.

Ma stratégie en la matière est de rentabiliser sans diminuer le nombre de bureaux. Si ces magasins ne font pas preuve de flexibilité en termes de méthodologie, leur nombre sera réduit, ce à quoi je m'oppose. Pour cela, il faut être flexible et proposer une solution acceptable et même appréciée par les clients. Il a été décidé d'effectuer 50 tests en 2005 et 130 en 2006. Fin 2006, nous aurons les résultats des tests.

Je peux vous dire que j'ai déjà reçu les premières demandes de bourgmestres qui sont très bien placés pour savoir ce que ressent la population. Ils n'effectueraient pas une telle démarche s'ils pensaient que cela pourrait déplaire à leurs concitoyens. C'est la première fois que cela arrive. Par ailleurs, nous gardons les 1.300 magasins, ce qui est essentiel.

Monsieur Bellot, je pense que ce sont bien les propos que j'ai tenus

dans "Trends".

14.10 François Bellot (MR): Oui.

14.11 Johan Vande Lanotte, ministre: Je fais donc preuve de cohérence!

14.12 François Bellot (MR): Il faut savoir évoluer. C'est quelque chose d'important.

14.12 François Bellot (MR): Het is belangrijk dat men bereid is te evolueren.

14.13 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces propos et ces considérations générales. Si on lit le plan stratégique 2005-2009 de La Poste, on y trouve toutes les réponses et la transformation d'une bonne partie de nos bureaux de poste en magasins "points poste".

14.13 Olivier Chastel (MR): Het strategisch plan 2005/2009 bevat al de antwoorden.

14.14 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est un plan de référence mais les décisions qui ont été adoptées concernent uniquement 2005 et 2006.

14.14 Minister Johan Vande Lanotte: Het gaat om een referentieplan dat niet goedgekeurd is. Het plan 2005/2006 is het enige dat goedgekeurd is.

14.15 Olivier Chastel (MR): Pour 2005 et 2006, on dit effectivement qu'il y aura 50 points poste par an et dans le plan stratégique, on nous en annonce 680 au terme de 2009. Sur les 1.300 que vous allez conserver, cela représente la moitié des endroits qui seront des points poste. Cela ne me dérange pas si ce n'est qu'à ces suppressions de bureaux de poste ou remplacements par des points poste sont liés 480 équivalents temps-plein.

14.15 Olivier Chastel (MR): 600 à 700 kantoren zouden afgeschaft of tot PostPunten worden hervormd. De werkgelegenheid zal hieronder lijden, met een verlies van 480 voltijdse equivalenten voor dezelfde dienst.

14.16 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce sont des magasins. Il faut utiliser les bons termes.

14.17 Olivier Chastel (MR): Il s'agit quand même de 480 équivalents temps-plein.

14.18 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce n'est pas vrai.

14.19 Olivier Chastel (MR): C'est dans le plan stratégique. Je ne dis pas qu'il y a des pertes d'emploi, je dis que le volume d'emploi de La Poste en souffrira de 480 équivalents temps-plein.

14.20 Johan Vande Lanotte, ministre: Nous prévoyons également d'ouvrir des bureaux la nuit dans certaines grandes villes.

14.20 Minister Johan Vande Lanotte: We plannen eveneens om in sommige grote steden de kantoren 's nachts open te houden.

14.21 Olivier Chastel (MR): La situation est comparable. Si vous m'inventez des services nocturnes ou dominicaux...

Pour la question du Sud-Hainaut, je vous remercie de me confirmer le maintien de points postaux, puisque c'est comme cela que vous l'avez évoqué, notamment à Momignies et Seloignes.

14.22 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Il est vrai que l'on peut envisager les choses de différentes manières. Mais je ne crois pas que reconnaître la grande importance des bureaux de poste ou dire qu'ils doivent rester majoritaires au sein de La Poste soit particulièrement conservateur. D'autres pistes sont peut-être à creuser. Maintenant, nous verrons ce que donneront les points poste.

14.22 Eric Massin (PS): Zeggen dat de postkantoren moeten blijven, lijkt me geen uitgesproken conservatief standpunt. We zullen moeten afwachten hoe de PostPunten het doen.

J'ai pris bonne note du maintien des plus ou moins 1.300 endroits où l'on peut acquérir les produits vendus par La Poste. A supposer que cette idée obtienne un certain succès, si l'on ne peut pas descendre en deçà, on peut certainement remonter. C'est déjà un élément positif.

D'autre part, on ne licencie pas le personnel. Mais je suppose alors que l'on va le réaffecter, et avec le même statut.

14.23 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, il s'agit de peu d'emplois. Faites quand même attention, car ils ont parlé beaucoup trop tôt. Le système de magasin fait que, comme pour les zones de police, il y aura dans ces zones différents types de bureaux. Dans les plus grands, on vendra des assurances, tandis que les petits magasins vendront d'autres produits. Cela signifie que l'affectation devra probablement se faire dans cette zone, donc dans deux ou trois communes. Il ne faut pas surestimer l'importance d'une réaffectation d'une commune à l'autre. Ce n'est pas immense! Beaucoup de bureaux qui sont fermés comptabilisent deux ou trois heures d'ouverture.

De quoi se plaignaient la plupart des gens avant ces fermetures? La plainte principale était que ce n'était pas suffisamment ouvert ou que l'agent ne travaillait que deux heures. C'est aussi la raison pour laquelle cela ne marche pas bien, car les gens ne sont pas nécessairement libres pendant ces deux heures et, donc, vont ailleurs. C'est un cercle vicieux. Si on peut l'éviter, cela peut nous aider aussi.

Ce n'est pas parce que l'on supprime et remplace un bureau que l'on perd un emploi. Ce n'est pas nécessairement le cas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'inconfort des passagers dû au nombre de voitures des trains de la ligne 161-162" (n° 5640)

15 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het gebrek aan reizigerscomfort op lijn 161-162 als gevolg van de samenstelling van de treinen" (nr. 5640)

15.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je ne voyage plus en train pour le moment, mais j'ai été interpellé par des voyageurs de la ligne 161-162, et en particulier par des étudiants qui s'interrogent sur la composition des trains. Il apparaît que, certains jours, à certaines heures, le nombre de voitures composant les trains ne correspond pas à celui des voyageurs. Je pense bien évidemment au "rush" du vendredi soir.

15.01 Joseph Arens (cdH): De reizigers die van lijn 161-162 gebruikmaken, in het bijzonder de studenten, hebben vragen bij de samenstelling van de treinen. Op sommige dagen, en vooral de drukke vrijdagavond, zijn er veel te weinig rijklijnen om aan alle

De nombreux étudiants obligés de "koter" rentrent chez eux via les trains de cette ligne 161-162. Force est de constater la cohue qui peut régner dans les trains du vendredi soir reliant Bruxelles à Luxembourg. Il manque manifestement des places en deuxième classe. Il y a tellement de monde que les couloirs sont occupés par des voyageurs debout et d'autres qui sont assis par terre. Enfin, des bagages sont disposés dans tous les sens. Des accompagnateurs de train sont obligés de se montrer compréhensifs, et il faut dire qu'ils le sont.

Des voyageurs de deuxième classe envahissent souvent les couloirs de première classe. Les personnes préférant voyager dans celle-ci pour un meilleur confort et, surtout, plus de tranquillité se retrouvent également dans la cohue. Bref, tous voyagent dans l'inconfort.

Cette situation n'est pas isolée, mais constitue un fait récurrent. Il est inacceptable de laisser ces étudiants et voyageurs face à de telles situations d'inconfort et d'insécurité.

- Monsieur le ministre, comment expliquez-vous que, le vendredi aux heures de pointe, lors du retour des étudiants à leur domicile, ces trains ne comprennent que six voitures au lieu des neuf habituelles, alors que les voyageurs sont bien plus nombreux que les autres jours de la semaine?

- Sur quels critères s'organise la composition des trains?

- Comptez-vous mettre à disposition un nombre suffisant de voitures sur cette ligne, vu l'évolution du nombre des voyageurs ce jour-là?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, en règle générale, la composition des trains est déterminée sur la base d'un comptage "voyageurs" effectué par les accompagnateurs de train. L'analyse de ces données permet de modifier éventuellement la composition de trains. Toutefois, cette modification ne peut intervenir que si le matériel nécessaire est disponible. Il n'est pas toujours aisé de renforcer la composition d'un train, surtout aux heures de pointe, heures auxquelles tout le monde veut rentrer à la maison, heures auxquelles la quasi-totalité du matériel roulant est utilisée.

En ce qui concerne plus particulièrement l'offre des trains au départ de Bruxelles vers la province de Luxembourg, elle est particulièrement étoffée – dit la SNCB – le vendredi soir entre 15 heures et 18 heures 30. Quatre trains P et quatre trains IC sont répartis sur cette plage horaire. Un de ces trains P est d'ailleurs mis exclusivement en marche le vendredi pour les étudiants. Il s'agit du train P8606. En outre, parmi ces trains, deux trains P et trois IC sont équipés de matériel à deux niveaux de grande capacité. Au total, l'offre de trains entre 15 et 18 heures 30 s'élève à quelque 8.200 places assises pour la clientèle des lignes 161 et 162 et est, selon la SNCB, en concordance avec les données issues des comptages effectués sur ces lignes.

Des sur-occupations ponctuelles restent toujours possibles, tout comme une réduction exceptionnelle au niveau de la composition prévue mais, globalement, la SNCB affirme que l'offre et la demande sont en concordance. Monsieur Arens, bien entendu, vous n'êtes pas d'accord avec cette affirmation. Cela m'étonne car, généralement, les

reizigers plaats te bieden.

Hoe komt het dat vrijdagavond op het spitsuur, wanneer de studenten naar huis terugkeren, die treinen uit slechts zes rijtuigen bestaan, terwijl ze er normaal gezien negen tellen, dit terwijl er precies dan heel wat meer reizigers zijn dan tijdens de week? Op grond van welke criteria worden de treinen samengesteld? Bent u van plan op die lijn voldoende grote treinen in te zetten?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte: In de regel worden de treinen samengesteld op grond van een reizigerstelling. Wijzigingen zijn niet altijd mogelijk, een en ander hangt ook af van het aantal beschikbare rijtuigen.

Het treinaanbod tussen Brussel en het zuiden van Luxemburg is bijzonder uitgebreid op vrijdagmiddag tussen 15 en 18.30 uur. Op lijn 161-162 worden 8.200 zitplaatsen aangeboden, wat spoort met de gegevens van de telling.

Het kan altijd gebeuren dat een trein overvol zit, maar volgens de NMBS beantwoordt het aanbod in globaal aan de vraag, al vindt u natuurlijk dat dat niet zo is.

chiffres sont bien suivis.

15.03 Joseph Arens (cdH): Je suis surpris. Ce sont les utilisateurs qui m'interpellent à ce sujet – personnellement, je n'utilise plus cette ligne pour le moment. Je leur ferai part de votre réponse et je verrai quelle sera leur réaction.

15.03 Joseph Arens (cdH): Dat verwondert mij. Ik zal de studenten die mij aangesproken hebben uw antwoord meedelen en u van hun reactie op de hoogte brengen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de fermeture d'un passage à niveau sur la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg à hauteur du village de Barnich (Arlon)" (n° 5669)

16 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande afschaffing van een spoorwegovergang op de lijn 162 Brussel-Luxemburg ter hoogte van Barnich (Aarlen)" (nr. 5669)

16.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, les passages à niveau sont souvent des endroits à risque sur nos voies ferrées. De ce fait, je comprends les responsables de la SNCB de vouloir les supprimer. Néanmoins, leur suppression pose parfois des problèmes à certains riverains de la ligne. Je pense ici aux agriculteurs exploitant des terrains de part et d'autre d'une telle ligne. En cas de suppression du passage à niveau à Barnich – situé dans la commune d'Arlon –, les agriculteurs seraient condamnés à faire d'importants détours sauf si la SNCB élargit le pont sous voie Heiderwee. Ce pont a été construit voici un siècle. Il a vu passer de nombreux tombereaux tirés par des chevaux. Pour eux, il était en effet assez large mais pour le matériel actuel – je pense aux moissonneuses-batteuses et même aux autres herse, etc. –, il est nettement trop étroit.

16.01 Joseph Arens (cdH): Zal de minister vragen dat de brug onder de sporen van Heiderwee verbreed wordt? Gebeurt dat niet, dan zullen de landbouwers, als de spoorwegovergang van Barnich geschrapt wordt, een lange omweg moeten maken.

Monsieur le ministre, qu'envisagez-vous pour résoudre ce problème? Allez-vous demander l'élargissement du pont sous voie Heiderwee ou comptez-vous accorder aux exploitants agricoles une dérogation pour franchir le passage à niveau lorsque leur équipement est trop large pour emprunter le pont sous voie?

Cette question est très locale mais très importante pour ces agriculteurs qui doivent se rendre de part et d'autre de la voie pour exploiter leurs terrains.

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Arens, comme vous le savez, une proposition a été faite pour supprimer le passage à niveau à Barnich, notamment en déviant le trafic routier vers le passage inférieur voisin. Une demande de permis d'urbanisme a été effectivement introduite. La ville d'Arlon a marqué son accord. Le fonctionnaire délégué n'ayant pu statuer, cette demande s'est vue frappée d'un refus. Un recours a ensuite été introduit. La commission d'avis sur les recours y a été favorable à la condition de porter le gabarit utile du tunnel à 4 sur 4.

16.02 Minister Johan Vande Lanotte: Aangezien de ambtenaar die daartoe opdracht heeft zich niet heeft kunnen uitspreken over het gunstig advies van Aarlen over de bouwvergunning, werd een beroep ingediend dat leidde tot een gunstig advies op voorwaarde dat de doorgang van de brug tot vier meter op vier wordt verbreed.

A la suite de cet avis et à l'initiative de la ville d'Arlon, Infrabel, les agriculteurs et les représentants de la ville se sont réunis sur place, le 11 février, afin de savoir ce qui allait se passer pour les agriculteurs, lesquels prétendent qu'un gabarit minimum de 5 sur 4,5 s'avère nécessaire.

De verbreding tot vier meter en half op vijf die nodig bleek naar aanleiding van het overleg tussen de gemeente Aarlen, Infrabel en

Infrabel a étudié la faisabilité de cette extension du gabarit à 5 sur 4,5. Cette opération nécessiterait le renouvellement complet de l'ouvrage. Or, l'état de l'ouvrage ne nécessitant pas, même à moyen terme, son renouvellement, Infrabel postpose son projet de suppression du passage à niveau, ce qui résout le problème.

16.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Voilà qui résout le problème tout en précisant que les passages à niveau présentent des dangers en certains endroits. Mais il est vrai que le coût de l'opération me semble important dans le cas présent.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

de landbouwers zou een volledig nieuw bouwwerk vereist hebben. De NMBS heeft haar plan tot afschaffing van de overweg in Barnich opgeschort zodat het probleem opgelost is.

16.03 Joseph Arens (cdH): Overwegen blijven gevaarlijk, maar het is zo dat de werken in dit geval hoge kosten zouden meebrengen.

17 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les facteurs à vélomoteur" (n° 5671)

17 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de brommende postbodes" (nr. 5671)

17.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je reviens sur cette question des facteurs à vélomoteur qui est plus que jamais d'actualité en raison des mauvaises conditions climatiques que nous subissons en Belgique et en particulier dans les régions où il tombe plus de neige. Il y a quelques semaines, je vous interrogeais sur les problèmes rencontrés par les facteurs effectuant leur tournée en vélomoteur. Depuis, des chiffres inquiétants ont été publiés sur les nombreux accidents de facteurs circulant à vélomoteur et surtout sur le coût en heures de travail de ces accidents. Alors qu'entre 2003 et 2004 la flotte de La Poste a triplé, passant de 1.650 à 5.500 vélomoteurs, le nombre d'accidents a plus que quadruplé, passant de 80 à 370. Plus inquiétant, la gravité de ces cas. En 2004, ils représentent 11.000 jours d'incapacité de travail, soit une moyenne de 30 jours par accident.

Monsieur le ministre, même si cela ne figure pas dans ma question, un autre problème important au niveau de l'utilisation de ces vélomoteurs est la discrimination à l'égard du personnel féminin. Selon mes informations, très peu de femmes réussissent le permis de conduire ces vélomoteurs. Il est vrai qu'il faut être costaud pour conduire ces vélomoteurs. Il y a donc aussi une discrimination à ce niveau-là.

Monsieur le ministre, l'utilisation de ces vélomoteurs est-elle rentable et efficace? En a-t-on réalisé une évaluation? Que comptez-vous faire pour réduire le nombre d'accidents? Envisagez-vous d'instaurer une prime, comme c'est le cas pour les facteurs circulant en voiture, pour l'utilisation sans accident de ces engins ou bien envisagez-vous de les supprimer tout simplement?

17.02 Johan Vande Lanotte, ministre: S'agit-il des accidents, de la discrimination ou de la prime? J'ai l'impression que la question porte avant tout sur la prime. Je ne vais rien dire sur le sujet, je ne me mêle pas de la concertation. Les accidents sont un problème important. Une évaluation est en cours. Les vélomoteurs feront l'objet d'une analyse globale et fondamentale. Les accidents, l'organisation, les autres aspects du problème seront vérifiés. Maintenant que les

17.01 Joseph Arens (cdH): Het aantal bromfietsen bij De Post is verdrievoudigd, maar het aantal ongevallen steeg van 80 tot 370, met een gemiddelde arbeidsongeschiktheid van 30 dagen per ongeval. Bovendien blijkt dat het vrouwelijke personeel gediscrimineerd wordt; vrouwen halen minder vaak het rijbewijs.

Heeft men de rendabiliteit van het gebruik van bromfietsen geëvalueerd? Hoe zal u het aantal ongevallen doen dalen? Denkt u een premie toe te kennen voor ongevalvrij rijden?

17.02 Minister Johan Vande Lanotte: Wat het aantal ongevallen betreft is een globale en grondige analyse van het bromfietsengebruik aan de gang. Een en ander moet leiden tot een voor iedereen aanvaardbaar

vélomoteurs ont été introduits partout, il faut vérifier le bon fonctionnement du système. Cela m'étonnerait qu'il ne faille rien changer. À l'occasion d'une modification aussi importante, on établit des règles générales qu'on adapte par la suite en fonction des résultats.

Je suis sensible aux accidents de travail mais mes premières informations ne vont pas toutes dans le même sens. Il y a eu quelques accidents mais pas forcément liés à l'utilisation des vélomoteurs. Il faut donc procéder à une analyse plus détaillée. Il est peut-être excessif de le dire ainsi mais j'ai l'impression qu'on utilise les accidents pour justifier la prime. Ce n'est pas totalement anormal et je n'ai pas dit que c'était vraiment le cas mais j'en ai l'impression. Il faut donc réévaluer la pratique, notamment l'utilisation du casque, le chargement, les vestes réfléchissantes, la formation pour arriver à une situation sûre et acceptable pour tous. À ce moment-là, on pourrait voir ce qu'il y a moyen de faire, après que La Poste m'ait fourni une explication claire concernant les accidents. J'attends ce rapport pour fin mai.

17.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, vous n'avez pas répondu à ma question relative à la discrimination hommes-femmes quant à l'utilisation de ces vélomoteurs.

17.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce point ne figurait pas dans la question et je ne souhaite pas improviser.

17.05 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, les patrons de La Poste étant ici représentés, je ne doute pas qu'ils aient pris acte de ma question et que je pourrai avoir des explications complémentaires concernant ce problème lors de notre prochaine rencontre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een nieuw dodelijk ongeval bij een overweg in Sint-Niklaas" (nr. 5747)

18 Question de Mme Magda De Meyer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un nouvel accident mortel à un passage à niveau, à Saint-Nicolas, en Flandre orientale" (n° 5747)

18.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag dateert van enkele weken geleden.

Er deed zich toen opnieuw een dodelijk ongeval voor aan een overweg in Sint-Niklaas. Een jongetje van twaalf werd gegrepen door een reizigerstrein. Het gaat om een kleine overweg zonder slagbomen, speciaal voor fietsers en voetgangers. Er is alleen een rood licht en een belsignaal. Het is al het vierde dodelijke ongeval op diezelfde plaats.

Het stadsbestuur drong vijf jaar geleden al aan op het plaatsen van slagbomen. Het antwoord van de NMBS was toen dat dit niet kon omdat het er te smal is. Er werden toen beugels geplaatst waartussen de zwakke weggebruikers kunnen laveren. De fietsers hebben

veiligheidsspeil. De resultaten van die studie zullen eind mei gepubliceerd worden.

Ik heb een beetje de indruk dat men het probleem van de ongevallen aangrijpt om de aanvraag van een premie te rechtvaardigen. Dat is begrijpelijk.

17.03 Joseph Arens (cdH): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de discriminatie van vrouwen.

18.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Voici quelques semaines, un nouvel accident mortel s'est produit à un passage à niveau de Saint-Nicolas. Un garçon de douze ans a été happé par un train alors qu'il franchissait les rails à la hauteur d'un petit passage à niveau réservé aux piétons et aux cyclistes. Ce passage à niveau est équipé d'un feu rouge clignotant et d'une sonnerie, mais l'administration communale demande depuis plusieurs années

ondertussen blijkbaar een alternatief paadje gemaakt langs de spoorweg zodat ze deze ineens kunnen kruisen. De stad heeft dat alternatief paadje intussen afgesloten met een eigen hek.

Kan de NMBS nog meer doen dan wat reeds is gedaan? Ik heb begrepen dat de stad zelf geen vragende partij is om de overweg te sluiten. De mensen zouden dan immers ergens anders een plaats zoeken om over te steken. De vraag rijst opnieuw of er in plaats van de verkeersbeugels die er nu staan geen slagbomen kunnen komen. Kan dit worden herbekeken?

18.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Meyer, naar aanleiding van het ongeval ben ik ter plaatse gaan kijken naar wat er precies is gebeurd. De foto's die ik had gekregen, riepen immers enkele vragen op over onder andere die sluipweg. Het is echter niet zo zeker dat die werd gebruikt. De verklaringen daaromtrent lopen uiteen en ik wil daarin dus niet tussenkomen.

De NMBS wil de overweg het liefst sluiten of een ondergrondse doorgang maken. Zij meent echter ook dat de dichtbijgelegen N70 een andere mogelijkheid kan bieden. Dit moet nog worden onderzocht.

Ik heb persoonlijk contact genomen met de burgemeester van Sint-Niklaas, de heer Willockx. Ik heb hem gevraagd de diensten van het Gewest en van de NMBS bijeen te brengen om samen met de stad te kijken welke oplossingen er mogelijk zijn. We moeten hiervoor immers een oplossing zoeken. De betrokken ambtenaren waren daar en zij weten dat ook.

Ik verwacht dat de heer Willockx de komende weken een overleg zal organiseren en ons dan de beste oplossing zal voorstellen. We moeten hieraan iets doen. Er zijn immers voor zover ik weet twee zelfmoorden en twee ongevallen geweest op die plaats. Ik verwacht dat op mijn vraag een overleg zal worden georganiseerd door burgemeester Willockx en de diensten werden daarvan op de hoogte gebracht.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.27 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.27 heures.*

déjà que l'on y pose des barrières, ce qui serait impossible parce que le passage à niveau est trop étroit. Un axe de circulation spécifique a été aménagé pour les cyclistes mais ceux-ci ont eu tôt fait de le contourner. Pourrait-on y poser des barrières?

18.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je suis allé voir la situation sur place. La SNCB envisage de creuser un tunnel sous les rails et elle envisage d'autres scénarios. J'ai demandé au bourgmestre, M. Willockx, de rechercher une solution en concertation avec les services de la ville et la SNCB. Il me soumettra le résultat de ces discussions dans quelques semaines.