



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## **COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

## **BEKNOPT VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**lundi**

**22-11-2004**

**Après-midi**

**maandag**

**22-11-2004**

**Namiddag**

## SOMMAIRE

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements ferroviaires dans la région de Charleroi" (n° 4147)  
**Orateurs: Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet train-tram à Lille et les liaisons transfrontalières" (n° 4148)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB à la gare de Mons" (n° 4165)

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

Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la technologie ADSL" (n° 4266)

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

Questions jointes de 6

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'implication du comité consultatif des usagers dans le contrat de gestion conclu avec la SNCB" (n° 4290)

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'implication du Comité consultatif des usagers dans la nouvelle structure de la SNCB" (n° 4319)

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

Questions jointes de 7

- M. Jean-Claude Maene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la détérioration du climat social au sein de La Poste et l'incidence de l'application du logiciel

## INHOUD

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de spoorinvesteringen in de regio Charleroi" (nr. 4147)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het trein-tram-project in Rijsel en de grensoverschrijdende verbindingen" (nr. 4148)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen van de NMBS in het station van Bergen" (nr. 4165)

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

Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ADSL-technologie" (nr. 4266)

**Sprekers: Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 6

- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de inspraak van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in de beheersovereenkomst met de NMBS" (nr. 4290)

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plaats en de rol van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in de nieuwe NMBS-structuur" (nr. 4319)

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

Samengevoegde vragen van 7

- de heer Jean-Claude Maene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verslechtering van het sociaal klimaat bij De Post en de gevolgen van

## Georoute" (n° 4372)

- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application du plan de distribution du courrier basé sur le logiciel 'Georoute'" (n° 4438)

*Orateurs:* **Jean-Claude Maene, Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la SNCB et la desserte de la région de Zaventem" (n° 4426)

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

Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la SNCB et la liaison directe entre Schuman et l'aéroport national" (n° 4427)

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

Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir des bureaux de poste et de leur personnel" (n° 4432)

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bureaux de poste" (n° 4442)

*Orateurs:* **Karine Lalieux, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'organisation générale des services de La Poste, notamment l'avenir du centre de tri de Libramont" (n° 4437)

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

## de toepassing van Georoute" (nr. 4372)

- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de invoering van het Georoutesysteem voor de postbedeling" (nr. 4438)

*Sprekers:* **Jean-Claude Maene, Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS en de bediening van de regio Zaventem" (nr. 4426)

*Sprekers:* **Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS en de directe verbinding Schuman - federale luchthaven" (nr. 4427)

*Sprekers:* **Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de postkantoren en hun personeel" (nr. 4432)

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de postkantoren" (nr. 4442)

*Sprekers:* **Karine Lalieux, Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de algemene organisatie van de werking van De Post, en meer in het bijzonder de toekomst van het sorteercentrum te Libramont" (nr. 4437)

*Sprekers:* **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven



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

du

LUNDI 22 NOVEMBRE 2004

Après-midi

## COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 22 NOVEMBER 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h. 31 sous la présidence de Mme Karine Lalieux.

**01** Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements ferroviaires dans la région de Charleroi" (n° 4147)

**01.01** Olivier Chastel (MR) : Il semble que le lieu précis d'implantation de la nouvelle gare à Gosselies ne soit pas décidé. Il faut cependant prendre en compte les expropriations, assurer une liaison directe avec l'aéroport, et enfin être relié au réseau existant à destination de Charleroi. Quelles sont les alternatives envisagées ? Quels sont les délais de réalisation ? Quelles seront les incidences environnementales des différentes options possibles ?

Pour ce qui est du dédoublement de la ligne 147 Auvelais-Fleurus, toutes les dispositions visant à informer les riverains et les autorités communales ont-elles été prises ? Quels dispositifs ont-ils été mis en œuvre pour réduire les nuisances ?

Enfin, des travaux de modernisation de la gare de Charleroi-Sud sont en cours. Cet effort de la SNCB est appréciable pour augmenter l'attractivité des transports en commun. Il faut cependant accompagner cette initiative d'une politique cohérente de parking aux abords de la gare. Les nouvelles infrastructures de parking semblent plus sécurisantes mais désertées en raison des prix. Quels efforts la SNCB envisage-t-elle en ce domaine ?

De vergadering wordt geopend om 14.31 uur door mevrouw Karine Lalieux.

**01** Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de spoorinvesteringen in de regio Charleroi" (nr. 4147)

**01.01** Olivier Chastel (MR): Er zou nog geen beslissing genomen zijn omtrent de precieze vestigingsplaats van het nieuwe station te Gosselies. Er moet echter rekening worden gehouden met de noodzakelijke onteigeningen, er moet voor een rechtstreekse verbinding met de luchthaven worden gezorgd en het nieuwe station moet ook op het bestaande spoornet richting Charleroi worden aangesloten. Wat zijn de verschillende mogelijkheden? Op welke termijn kunnen ze worden uitgevoerd? Wat zijn de gevolgen voor het milieu van de verschillende opties?

Wat de ontdubbeling van de lijn 147 Auvelais-Fleurus betreft zou ik graag vernemen of de nodige maatregelen getroffen werden om de omwonenden en de gemeentebesturen over de werken te informeren. Hoe zal de hinder beperkt worden?

Tot slot wordt het station Charleroi-Sud momenteel gemoderniseerd. De NMBS levert hier een lovenswaardige inspanning om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Om dit initiatief te doen slagen moeten er echter voldoende parkeerplaatsen in de stationsomgeving aangeboden worden. De nieuwe parkeergelegenheden lijken beter te scoren op het stuk van de veiligheid, maar door de hoge toegangsprijs liggen ze er verlaten bij. Welke inspanningen wil de NMBS ter zake leveren?

**01.02 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : En ce qui concerne Gosselies, plusieurs solutions techniques sont à l'étude. La plus probable est celle qui longe l'autoroute. Une demande de révision du plan de secteur a été introduite auprès de la Région wallonne.

Pour le dédoublement de la ligne 147, les dispositifs pour la maîtrise du bruit et des vibrations sont spécifiés dans le permis. La qualité des infrastructures devrait limiter à la source les problèmes acoustiques. Étant donné le stade actuel de la deuxième phase, il est prématuré de contacter les riverains ou les autorités communales. Mais la SNCB ne manquera pas d'organiser des réunions d'information.

Enfin, une étude est en cours en ce qui concerne le parking autour de la gare de Charleroi. Actuellement, 70% des parkings sont gratuits. La proportion d'emplacements gratuits ou payants n'obéit pas actuellement à une ligne politique cohérente. Pour ce qui est des parkings qui dépendent d'elle, la SNCB pourrait favoriser les abonnés en leur offrant la gratuité et faire payer un prix raisonnable aux voyageurs occasionnels. J'attends les réactions, mais il faut que les parkings s'inscrivent dans une politique globale des transports.

**01.03 Olivier Chastel** (MR): Pour Gosselies, je m'étonne que plusieurs solutions techniques soient encore à l'étude et que vous demandiez déjà une modification du plan de secteur. Ne faut-il pas d'abord choisir une solution ?

**01.04 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Il y a une solution privilégiée, mais il faut que la Région wallonne l'accepte.

**01.05 Olivier Chastel** (MR) : Qu'en est-il des travaux à Charleroi ?

**01.06 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Cette question ne figurait pas dans la note que vous avez introduite.

*L'incident est clos.*

**02 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet train-tram à Lille et les liaisons transfrontalières" (n° 4148)**

**01.02 Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Wat Gosselies betreft worden momenteel diverse technische oplossingen onderzocht. Het traject langs de autosnelweg maakt de meeste kans. Er is een vraag tot herziening van het gewestplan bij het Waalse Gewest ingediend.

Wat de ontubbeling van lijn 147 betreft, bepaalt de stedenbouwkundige vergunning welke specifieke maatregelen moeten getroffen worden om de geluids- en trillingshinder te beperken. De kwaliteit van de infrastructuur moet ervoor zorgen dat de geluidsproblemen aan de bron worden aangepakt. In het huidige stadium van de tweede fase is het voorbarig contact op te nemen met de omwonenden of de gemeentebesturen. Maar de NMBS zal niet nalaten informatievergaderingen te organiseren.

De problematiek van de parkeerruimte bij het station van Charleroi is in studie. Momenteel kan je in 70% van de parkings niet-betalend parkeren. Het percentage gratis of betalende parkeerplaatsen wordt momenteel niet bepaald uit hoofde van een coherent beleid op dat vlak. Voor haar eigen parkeerterreinen zou de NMBS abonnees kunnen bevoordelen en gratis kunnen laten parkeren, en reizigers die occasioneel de trein nemen een redelijke prijs kunnen aanrekenen. Ik wacht nog op reacties op mijn voorstellen, maar de parkeergelegenheid moet in een globaal vervoersbeleid kaderen.

**01.03 Olivier Chastel** (MR): Wat Gosselies betreft, verbaast het mij dat u nu al vraagt dat het gewestplan wordt gewijzigd terwijl nog meerdere technische oplossingen worden onderzocht. Moet niet eerst voor een bepaalde oplossing worden gekozen?

**01.04 Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Eén oplossing geniet de voorkeur maar het Waals Gewest moet die aanvaarden.

**01.05 Olivier Chastel** (MR): Hoe staat het met de werken in Charleroi ?

**01.06 Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Die vraag kwam niet voor in de nota die u heeft ingediend.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het trein-tram-project in Rijsel en de grensoverschrijdende**

**verbindingen" (nr. 4148)**

**02.01 Olivier Chastel (MR):** Lille développe actuellement son offre de transports en commun dans sa grande banlieue. Des connexions entre le centre de la ville, Tournai et Mouscron sont envisagées. Je vous ai déjà interpellé au sujet des liaisons transfrontalières trop peu développées par la SNCB vers le nord de la France. Le projet français envisage également des liaisons entre Tournai et Mouscron avant de rejoindre Lille. L'implication de la SNCB dans ce projet n'en devrait être que plus grande. La SNCB peut-elle nous indiquer quelle participation elle développe dans ce projet et quelle contribution elle y apportera ? D'autres liaisons transfrontalières telles que Valenciennes-Mons ou Charleroi-Jeumont-Maubeuge vont-elles être développées en corollaire de ce projet ?

**02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français):** La SNCB est invitée par la Communauté urbaine de Lille aux discussions portant sur la desserte transfrontalière.

Aucune décision n'a encore été prise à ce jour. Aujourd'hui, les liaisons Mouscron-Lille et Tournai-Lille sont effectuées avec du matériel moderne. Tant du côté français que du côté belge, ces dessertes sont considérées comme étant en adéquation avec la demande.

Un nouveau protocole d'accord sera signé entre la SNCB et la SNCF pour garantir la desserte transfrontalière et un service de qualité jusque fin 2006, mais cela ne devrait pas changer la situation.

Quant à des réouvertures vers d'autres villes françaises, voici ce qu'il en est : pour Mons-Valenciennes, un groupe d'étude a envisagé le trafic marchandises ; pour Charleroi-Jeumont, rien n'est prévu ; pour Maubeuge/Aulnoye vers Mons/Quévy, une demande est en cours. Une décision devrait être prise avant la fin de l'année sur la réouverture pour la mi-2005 et sur le type de desserte par la SNCF.

Il y a, en outre, des divergences entre les propositions de la Région Nord-Pas-de-Calais et de la Ville de Lille.

**02.01 Olivier Chastel (MR):** Rijsel breidt momenteel het openbaar vervoer in haar voorsteden uit. Er worden verbindingen vanuit het centrum van de stad met Doornik en Moeskroen overwogen. Ik heb u al geïnterpelleerd over de grensoverschrijdende verbindingen die door de NMBS te weinig worden uitgebreid naar het noorden van Frankrijk. Het Franse project voorziet ook in verbindingen tussen Doornik en Moeskroen en verder naar Rijsel. Dit zou de NMBS er moeten toe aanzetten haar aandeel in dit project te verhogen. Kan de NMBS ons meedelen in welke mate zij deelneemt in en bijdraagt tot dit project? Zullen andere grensoverschrijdende verbindingen zoals Valenciennes-Bergen of Charleroi-Jeumont-Maubeuge tot stand worden gebracht als logisch gevolg van dit project?

**02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** De NMBS is door de *Communauté urbaine de Lille* uitgenodigd om deel te nemen aan de besprekingen over de grensoverschrijdende verbindingen.

Tot op heden is nog geen beslissing genomen. De verbindingen Moeskroen-Rijsel en Doornik-Rijsel worden nu met moderne treinen onderhouden. Zowel aan Franse als aan Belgische kant is men van oordeel dat die verbindingen aan de vraag beantwoorden.

De NMBS en de Franse spoorwegmaatschappij SNCF zullen een nieuw protocolakkoord sluiten waarin ze afspreken om de grensoverschrijdende treinverbindingen in stand te houden en een kwaliteitsservice aan te bieden tot eind 2006, maar dat zou niets aan de situatie moeten veranderen.

Wat de heropening van verbindingen naar andere Franse steden betreft, ziet de situatie er als volgt uit: inzake de lijn Bergen-Valenciennes heeft een stuurgroep zich over de mogelijkheid gebogen om goederenvervoer over die lijn te leiden. Inzake de lijn Charleroi-Jeumont zijn er geen plannen. Inzake de lijn Maubeuge/Aulnoye – Bergen/Quévy werd er een aanvraag gedaan. Nog voor het einde van het jaar zou er een beslissing genomen moeten worden over de heropening van de lijn medio 2005 en over het treinaanbod dat de SNCF op die lijn ter beschikking wenst te stellen.

Overigens lopen de voorstellen van de Franse regio Nord-Pas-de-Calais en de stad Rijsel op een aantal punten wel uiteen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**03** Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements de la SNCB à la gare de Mons" (n° 4165)

**03** Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen van de NMBS in het station van Bergen" (nr. 4165)

**03.01** Olivier Chastel (MR) : La SNCB a entrepris de moderniser diverses gares dont celle de Mons, sans doute l'une des plus vétustes du pays. Il faut améliorer la convivialité de cette gare, ainsi que les conditions de travail du personnel (il y manque des bureaux pour les employés de la SNCB).

**03.01** Olivier Chastel (MR): De NMBS gaat verscheidene stations moderniseren, waaronder dat van Bergen, vermoedelijk een van de bouwvalligste stationsgebouwen in ons land. Het station moet klantvriendelijker ingericht worden, en het stationspersoneel moet betere arbeidsomstandigheden krijgen (de NMBS-bedienden hebben niet genoeg kantoorruimte).

Quels sont les projets de la SNCB à la gare de Mons ? Quels travaux sont-ils envisagés, et selon quel calendrier ? La question des espaces de bureaux pour le personnel sera-t-elle résolue ? Une liaison piétonne est-elle envisagée avec le centre commercial des Grands-Prés ?

Welke plannen heeft de NMBS met het station van Bergen? Welke werkzaamheden zijn er gepland, en volgens welk tijdpad zullen ze worden uitgevoerd? Zal er een oplossing gevonden worden voor het gebrek aan kantoorruimte voor het personeel? Komt er een voetgangerstraverse naar het shopping center Grands-Prés?

**03.02** Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Dans le plan 2004-2007, l'amélioration des gares n'était pas la priorité principale.

**03.02** Minister Johan Vande Lanotte (Frans): In het meerjarenplan 2004-2007 was de modernisering van de stationsgebouwen niet meteen een topprioriteit.

Nous travaillons actuellement sur cette problématique. Début décembre, le Comité de concertation se réunira à ce sujet et devrait fixer le plan d'investissement 2005-2006-2007.

Wij werken er wel aan. Begin december zal het overlegcomité hierover vergaderen, en op die bijeenkomst zou het investeringsplan 2005-2006-2007 vastgelegd moeten worden.

Un changement au plan prévu serait le préfinancement par les Régions (pour la Région wallonne, la ligne Bruxelles-Luxembourg). Ce préfinancement n'aura pas d'impact direct sur l'évolution des travaux sur cette ligne, mais on pourrait investir plus et plus vite dans les gares. Si les propositions sont acceptées, on pourra aller plus loin que prévu pour la gare de Mons en 2005 et la gare de Charleroi en 2006.

Het plan zou gewijzigd worden, in die zin dat er in een prefinanciering door de Gewesten wordt voorzien (voor het Waalse Gewest betreft het de lijn Brussel-Luxembourg). Die prefinanciering zal geen directe gevolgen hebben voor de evolutie van de werkzaamheden op die lijn, wel zal er meer en sneller geïnvesteerd kunnen worden in de stations. Als de voorstellen aanvaard worden, zullen we meer kunnen investeren dan gepland, in 2005 voor het station van Bergen, en in 2006 voor het station van Charleroi.

Il appartiendra au Comité de concertation de décider, début décembre. Suivant le planning, la gare de Mons devrait être rénovée en 2005 via un financement alternatif. Il faut attendre la réunion du Comité.

Maar daarover moet het overlegcomité dus begin december beslissen. Volgens de huidige planning wordt het station van Bergen in 2005 gerenoveerd dankzij een alternatieve financiering. Het is nu wachten op de beslissing van het overlegcomité.

Pour la Région flamande, cela concerne le Liefkenshoek tunnel ; pour la Région wallonne, il s'agit des gares entre Bruxelles et Charleroi. Nous attendons le dernier mot des Régions.

Voor het Vlaams Gewest gaat het om de Liefkenshoek tunnel, voor het Waals Gewest om de stations tussen Brussel en Charleroi. De Gewesten hebben in deze het laatste woord.

Dans le cadre du préfinancement, nous tentons d'augmenter les possibilités dans les gares wallonnes. Un objectif, commun est de moderniser les gares.

**03.03 Olivier Chastel (MR)** : La rénovation de Mons, comme celle d'autres gares wallonnes, est donc suspendue au préfinancement par la Région.

**03.04 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Non, mais ce principe de préfinancement permettra d'accélérer le plan d'origine (2004-2007), qui ne prévoyait qu'une partie des rénovations. Nous augmentons le niveau d'investissement dans les gares grâce au préfinancement d'autres projets.

*L'incident est clos.*

**04 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la technologie ADSL" (n° 4266)**

**04.01 Joseph Arens (cdH)**: Internet fait aujourd'hui partie intégrante de notre société. Les échanges commerciaux s'y multiplient. Les institutions scolaires incitent nos enfants à travailler sur le réseau.

Belgacom multiplie les offres technologiques et les promotions. La dernière en date concerne l'installation d'une connexion ADSL, technologie grâce à laquelle on peut, via la ligne téléphonique, surfer et télécharger des informations à très grande vitesse. Cette connexion permet une économie financière importante : son prix est un forfait mensuel au lieu d'une facture par unité de communication.

Une telle économie n'est cependant accessible que moyennant l'installation des lignes ADSL. Or, le réseau ne couvre pas la totalité du pays et certaines régions, comme le Luxembourg, restent défavorisées ; l'équipement y fait défaut à de nombreux endroits. Cette situation est discriminatoire à l'égard d'une partie de notre population.

Quel est donc le déploiement du réseau ADSL dans le pays aujourd'hui, si nécessaire cartes à l'appui ? Belgacom a-t-elle l'intention de développer ce réseau, et dans quels délais ? Les habitants des régions non-équipées bénéficieront-ils de tarifs spéciaux pour leur connexion à Internet en

In het kader van de prefinanciering, proberen we de mogelijkheden in de Waalse stations te verbeteren. De modernisering van de stations is daarbij een gemeenschappelijke doelstelling.

**03.03 Olivier Chastel (MR)**: De renovatie van het station van Bergen en van andere Waalse stations wordt dus afhankelijk van de prefinanciering van het Gewest.

**03.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans)**: Neen, dankzij de prefinanciering zullen we integendeel sneller kunnen gaan dan in het plan voor 2004-2007 was vooropgesteld. Dat plan omvatte immers slechts een beperkt aantal renovaties. Dankzij de prefinanciering van andere projecten kunnen we meer middelen investeren in de stations.

*Het incident is gesloten.*

**04 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ADSL-technologie" (nr. 4266)**

**04.01 Joseph Arens (cdH)**: Internet maakt nu deel uit van onze samenleving. Het handelsverkeer via het net neemt voortdurend toe. Op school worden onze kinderen ook aangezet om op het net te werken.

Belgacom biedt steeds meer technologische oplossingen en promoties aan. De laatste betreft de installatie van een ADSL-aansluiting waarmee men via de telefoonlijn op zeer hoge snelheid kan surfen en informatie kan downloaden. Met zo'n aansluiting wordt veel geld uitgespaard: de prijs ervan is een maandelijks forfait in plaats van een factuur op basis van communicatie-eenheden.

Die besparing is echter alleen mogelijk mits ADSL-lijnen worden geïnstalleerd. Het net dekt echter niet het hele Belgische grondgebied en sommige gebieden, zoals Luxemburg, blijven benadeeld. Op veel plaatsen ontbreekt de uitrusting volledig. Een deel van de bevolking wordt op die manier gediscrimineerd.

Kan u zeggen hoe het ADSL-netwerk over het land is gespreid, indien mogelijk aan de hand van kaarten? Is Belgacom van plan dit netwerk te ontwikkelen en, zo ja, volgens welk tijdschema? Zullen de inwoners van niet-uitgeruste streken

attendant que le réseau ADSL soit totalement développé ?

**04.02 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Ce n'est pas la première fois que cette question m'est posée. Je reviens donc sur ma réponse.

Belgacom a investi dans les lignes ADSL, pour atteindre un niveau de couverture de 98% de la population, soit le niveau le plus élevé au monde. Elle n'était pas légalement obligée de le faire.

Techniquement, il faut respecter une certaine distance à partir du central téléphonique. Celle-ci, qui était initialement de 4,2 km (3,8 km pour l'ISDN), a été étendue en 2002 à 5 km pour les lignes PSTN.

Belgacom a développé des méthodes de mesure afin de ne pas sélectionner les clients sur base de la distance. Cette nouvelle procédure a permis d'accroître la couverture ADSL à 98% de la population. Il reste donc 2% de la population qui vit à plus de 5 ou 6 km d'une centrale téléphonique.

Concernant les tarifs spéciaux, il n'y a actuellement pas d'examen en cours. Il ne s'agit pas de discrimination mais la situation est telle qu'elle ne peut être modifiée si on veut garder un service correct.

**04.03 Joseph Arens** (cdH): Tous les arguments que vous venez de développer plaident en faveur de tarifs spéciaux à l'égard des citoyens situés au-delà de ce nombre de kilomètres pour lesquels il existe réellement une discrimination.

*L'incident est clos.*

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

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'implication du comité consultatif des usagers dans le contrat de gestion conclu avec la SNCB" (n° 4290)

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'implication du Comité consultatif des usagers dans la nouvelle structure de la SNCB" (n° 4319)

**05.01 Valérie De Bue** (MR): Face à la future réforme de la SNCB, le comité consultatif des

speciale tarieven voor hun ADSL-aansluiting genieten in afwachting van de volledige ontwikkeling van het ADSL-netwerk?

**04.02 Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Deze vraag werd mij eerder al gesteld. Ik zal mijn antwoord dus herhalen.

De investeringen van Belgacom in ADSL-lijnen hadden als doel een dekking van 98% van de bevolking, wat het hoogste niveau ter wereld is. Wettelijk gezien was Belgacom daartoe niet verplicht.

Op technisch vlak moet men zich aan een bepaalde afstand vanuit de telefooncentrale houden. Oorspronkelijk was die afstand vastgesteld op 4,2 km (3,8 km voor ISDN), maar in 2002 werd hij uitgebreid tot 5 km voor de PSTN-lijnen.

Belgacom ontwikkelde meetmethodes, zodat klanten niet langer louter op basis van de afstand worden geselecteerd. Dankzij die nieuwe procedure bereikt de ADSL-technologie nu 98 % van de bevolking. Slechts 2 % van de betrokken bevolking leeft op meer dan 5 of 6 kilometer van een telefooncentrale.

Op dit ogenblik wordt de mogelijkheid om voordelige tarieven toe te kennen niet onderzocht. Het gaat niet om een vorm van discriminatie, maar in de huidige omstandigheden is het niet mogelijk wijzigingen door te voeren zonder de dienstverlening in het gedrang te brengen.

**04.03 Joseph Arens** (cdH): Al die argumenten pleiten voor de toekenning van een voordelig tarief aan mensen die meer dan 5 of 6 kilometer van een centrale verwijderd zijn en die dus echt worden gediscrimineerd.

*Het incident is gesloten.*

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

- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de inspraak van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in de beheersovereenkomst met de NMBS" (nr. 4290)

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plaats en de rol van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in de nieuwe NMBS-structuur" (nr. 4319)

**05.01 Valérie De Bue** (MR): In het vooruitzicht van de komende hervorming van de NMBS blijft het

usagers demeure dans l'incertitude quant à la délimitation et les modalités de son futur rôle au sein de cette nouvelle structure.

Il estime devoir être impliqué dans la branche opérationnelle et dans la gestion de l'infrastructure. Il demande son renforcement dans les futurs contrats de gestion. Il insiste pour que des moyens suffisants soient mis à sa disposition.

Quel est votre avis sur le rôle et les implications du comité ?

**05.02 Camille Dieu (PS):** En parallèle avec Mme De Bue, je dirai que le comité réclame une attention particulière pour que la SNCB fournisse des réponses plus argumentées à ses avis, pour obtenir une information adéquate et pour que s'établisse une réelle concertation.

Quel avenir sera réservé à cet organe consultatif ?

**05.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français):** Dans le cadre de la nouvelle réforme de la SNCB, le comité des utilisateurs ne relève plus de ma compétence, étant donné la scission des aspects de gestion et de surveillance. Ces questions doivent être adressées au ministre de la Mobilité.

Tout ceci découle des nouvelles normes européennes.

Le **président:** Je propose de transférer automatiquement les questions à la commission compétente.

La question n° 4360 de M. Chastel est transformée en question écrite.

*L'incident est clos.*

#### **06 Questions jointes de**

- M. Jean-Claude Maene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la détérioration du climat social au sein de La Poste et l'incidence de l'application du logiciel Georoute" (n° 4372)
- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application du plan de distribution du courrier basé sur le logiciel 'Georoute'" (n° 4438)

Raadgevend Comité van de gebruikers in het ongewisse over de afbakening en de modaliteiten van zijn toekomstige rol in die nieuwe structuur.

Het is van oordeel dat het moet worden betrokken bij de operationele afdeling en bij het beheer van de infrastructuur. Het vraagt een versterking van zijn rol in de toekomstige beheerscontracten. Het dringt erop aan over voldoende middelen te kunnen beschikken.

Wat is uw standpunt over de rol en de betrokkenheid van het comité?

**05.02 Camille Dieu (PS):** Ik sluit me aan bij de woorden van mevrouw De Bue. Het comité vraagt inderdaad dat de nodige aandacht zou uitgaan naar het feit dat de NMBS beter onderbouwde antwoorden op zijn adviezen dient te geven, dat gepaste inlichtingen worden verstrekt en er echt overleg wordt gepleegd.

Welke toekomst is er weggelegd voor dit raadgevend orgaan?

**05.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** In het kader van de nieuwe hervorming van de NMBS valt het Raadgevend Comité van de gebruikers niet meer onder mijn bevoegdheid aangezien de aspecten van beheer en toezicht werden gesplitst. Deze vragen dienen aan de minister van Mobiliteit te worden gesteld.

Dat alles is het gevolg van de nieuwe Europese normen.

De **voorzitter:** Ik stel voor de vragen automatisch naar de bevoegde commissie over te hevelen.

Vraag nr. 4360 van de heer Chastel wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

*Het incident is gesloten.*

#### **06 Samengevoegde vragen van**

- de heer Jean-Claude Maene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verslechtering van het sociaal klimaat bij De Post en de gevolgen van de toepassing van Georoute" (nr. 4372)
- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de invoering van het Georoutesysteem voor de postbedeling" (nr. 4438)

**06.01 Jean-Claude Maene (PS):** La grève du 10 novembre démontre que le dialogue est rompu entre les syndicats et la direction de La Poste. Il est temps de redéfinir les conditions d'un climat social favorable.

J'aimerais aussi connaître les incidences pour le personnel et les usagers de l'application du logiciel Georoute, plus précisément pour la commune de Beauraing.

**06.02 Joseph Arens (cdH):** Fin septembre, je vous faisais part des nombreuses plaintes émanant des citoyens du Luxembourg à la suite de l'application du Plan Georoute.

A cette occasion, vous reconnaissez l'existence de problèmes et déclariez vouloir les régler notamment par voie de discussion avec La Poste.

Outre les zones rurales telle la province du Luxembourg, certaines grandes villes constatent une distribution de plus en plus tardive du courrier. Loin de s'améliorer, la situation semble se dégrader.

Pourriez vous nous informer sur l'état des discussions avec La Poste et les éditeurs quant à la distribution à 100% des journaux avant 7h30 ? Disposez-vous d'un bilan précis de l'application du Geoéoroute ? Dans l'affirmative, pourriez-vous le communiquer aux membres de la commission ?

Enfin, le gouvernement envisage-t-il l'attribution de moyens nécessaires pour atteindre l'objectif des 100% des journaux avant 7h30 ?

**06.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français):** Premièrement et s'agissant de la mise en œuvre du Plan Geoéoroute, de nombreux bureaux se sont adaptés beaucoup mieux que ce qui était prévu. Les mouvements de grèves ne concernent que 3 à 4% des bureaux et, ce malgré les difficultés rencontrées lors de l'application du Plan.

A considérer ma zone, la perte de 35 emplois s'est déroulée sans grève. Ainsi, certains bureaux enregistrent des diminutions d'effectifs de 15 à 20%.

On observe plus rarement un renfort du personnel. Toutefois, ce dernier s'explique par le temps d'adaptation requis par la nouvelle méthodologie dans le tri du courrier.

Au regard de l'ampleur de l'opération Geoéoroute, je considère que sa mise en œuvre se déroule

**06.01 Jean-Claude Maene (PS):** Uit de staking van 10 november blijkt dat de verstandhouding tussen de vakbonden en de directie van De Post zoek is, en dat de dialoog verbroken is. Het is hoog tijd dat er iets gedaan wordt om opnieuw een gunstig sociaal klimaat te creëren.

Voorts zou ik meer toelichting willen over de gevolgen van de toepassing van het Georoute-programma voor het personeel en de klanten van De Post, inzonderheid in de gemeente Beauraing.

**06.02 Joseph Arens (cdH):** Eind september bracht ik u reeds op de hoogte van de vele klachten van inwoners van Luxemburg over de toepassing van het Georoute-programma.

U gaf toen toe dat er problemen waren en verklaarde dat u een en ander zou trachten op te lossen door overleg met De Post.

Niet alleen in landelijke gebieden zoals de provincie Luxemburg, ook in een aantal grote steden wordt de post steeds later op de dag besteld. We gaan er dus helemaal niet op vooruit, integendeel, de situatie verslechtert nog.

Hoever zijn de gesprekken tussen De Post en de krantenuitgevers over de uitreiking van 100 % van de kranten vóór 7.30 uur gevorderd?

Beschikt u over een precieze stand van zaken wat de toepassing van Georoute betreft? Zo ja, kan u die aan de leden van de commissie meedelen?

Tot slot, is de regering van plan de nodige middelen vrij te maken om er voor te zorgen dat 100 % van de kranten vóór 7.30 uur wordt uitgereikt?

**06.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** Ten eerste, wat de invoering van Georoute betreft, hebben heel wat kantoren zich veel beter aangepast dan verwacht. De stakingen treffen slechts 3 à 4 % van de kantoren, ondanks de problemen die de invoering van het plan meebracht.

In de stad waar ik woon, werd niet gestaakt, hoewel er 35 banen verdwenen. In sommige kantoren is er een personeelsverlies van 15 à 20 %.

In een beperkt aantal kantoren komt er personeel bij, omdat het aanleren van de nieuwe sorteermethode een zekere tijd vergt.

Al bij al is de invoering van Georoute, die

mieux qu'escompté.

Je reconnais néanmoins que des problèmes subsistent comme c'est le cas à Beauraing notamment.

Deuxièmement et s'agissant des journaux, le problème est réel.

Les éditeurs n'ont jamais demandé la distribution à 100% avant 7h30 tandis que les régimes de distribution variaient d'une zone à l'autre et ce, en fonction des stratégies commerciales poursuivies. Auparavant, les journaux devaient être distribués entre 9h et 13h et non pas avant 7h30.

J'espère que nous atteindrons l'objectif de 100% des journaux avant 7h30 dans le courant du mois de mars, à tout le moins, avant la fin de l'année 2005.

La poursuite de cet objectif représente une augmentation de personnel de l'ordre de trois cents personnes dont le coût sera supporté en partie par l'Etat.

Actuellement, quelque 15% de la clientèle sont mécontents, et c'est inacceptable pour un service public.

L'Etat va consentir un effort mais il importe que La Poste et les éditeurs y participent également. Des contacts sont pris entre tous les acteurs mais les éditeurs se montrent plus réticents.

Troisièmement, et s'agissant de la grève du 10 novembre dernier, je peux comprendre les syndicats mais je ne peux leur donner raison.

Je les comprends dans la mesure où les responsables de La Poste leur ont garanti une diminution du temps de travail. Par contre, une telle diminution ne peut logiquement s'inscrire dans le cadre de Georoute et ne devrait pas être escomptée par les syndicats. Ces derniers doivent envisager des compensations d'un autre type pour l'effort consenti par le personnel.

Les discussions menées sont difficiles et nécessitent du temps.

L'Etat a consenti un effort de 23 millions d'euros en vue d'améliorer les services de La Poste.

Après trois ans de bilan déficitaire, on enregistre un faible bénéfice. Toutefois, la prudence reste de mise et, j'insiste sur ce point, les discussions en vue de conclure un accord requièrent du temps.

En attendant, j'espère que nous ne connaîtrons plus de grèves. Ces dernières entachent l'image de La Poste et sanctionnent principalement la

ingrijpende veranderingen met zich brengt, naar mijn gevoel beter verlopen dan verwacht.

Ik moet wel toegeven dat er op sommige plaatsen nog problemen bestaan. Dat is met name het geval in Beauraing.

Ten tweede is er wel degelijk een probleem wat de krantenbezorging betreft.

De uitgevers hebben nooit een volledige bezorging vóór 7.30 uur gevraagd, en afhankelijk van de commerciële strategie werd er voor elke zone een apart bestellingsschema gehanteerd. Vroeger moesten de kranten bezorgd worden tussen 9 en 13 uur, en niet vóór 7.30 uur.

Ik hoop dat we het streefcijfer (100% van de kranten besteld vóór 7.30 uur) in de loop van de maand maart en hoe dan ook voor het einde van het jaar 2005 halen.

Om die doelstelling te bereiken moeten er 300 extra personeelsleden worden aangenomen. De kosten daarvoor zal de overheid gedeeltelijk op zich nemen.

De ontevredenheidsgraad bedraagt momenteel 15%, en dat is onaanvaardbaar voor een overheidsdienst.

De Staat zal een inspanning doen, maar De Post en de uitgevers moeten ook een duit in het zakje doen. Er zijn gesprekken met alle betrokken actoren, maar de uitgevers tonen zich minder toeschietelijk.

Ten derde, wat de staking van 10 november betreft, kan ik het standpunt van de vakbonden begrijpen, maar ik kan ze geen gelijk geven. Ik begrijp hun standpunt, want de directie van De Post heeft een arbeidstijdverkorting beloofd. Alleen is arbeidsduurvermindering in het kader van Georoute logischerwijze onmogelijk, en de vakbonden zouden daar dan ook niet mogen op rekenen. Ze moeten veeleer uitkijken naar andere vormen van compensatie voor de inspanningen van het personeel.

De gesprekken verlopen moeizaam, en vergen tijd.

De overheid zal 23 miljoen euro investeren in een betere dienstverlening van De Post.

Na drie verlieslatende jaren boekt De Post thans een lichte winst. Voorzichtigheid blijft evenwel geboden en, en daar hamer ik op, de gesprekken die tot een akkoord moeten leiden, zullen de nodige tijd in beslag nemen.

In afwachting hoop ik dat er geen nieuwe stakingen meer komen. Stakingen zijn immers slecht voor het imago van De Post en het zijn bovendien vooral de

clientèle.

Enfin et s'agissant notamment de Beauraing, les distributions ont été avancées. Désormais, les destinataires de plus de 15 pièces sont servis entre 7h30 et 9h. Il est prévu de débiter la tournée des autres clients à 8h09. La principale différence se situe au niveau de la fin de la tournée puisque celle-ci s'achève désormais vers 15h et non plus vers 13h30.

Il s'agit donc d'une différence d'opérationnalité dont nous évaluerons ultérieurement la pertinence.

Actuellement et en moyenne, quelques 80% des journaux sont distribués avant 7h30. Toutefois, des grandes différences existent entre les différentes provinces notamment en fonction de leur degré d'urbanisation.

Mon objectif est d'atteindre 100% des distributions avant 7h30.

**06.04 Jean-Claude Maene (PS):** Je m'inquiète de la détérioration du climat social de l'entreprise. En effet, la grève semble être le seul moyen de se faire entendre et de faire réagir la direction.

Une réflexion devrait être menée en matière de gestion.

**06.05 Joseph Arens (cdH):** Je prends note de votre intention d'atteindre votre objectif fin 2005 au plus tard.

S'agissant de l'évaluation des coûts de l'opération, pourriez-vous nous informer sur la contribution de l'Etat ?

**06.06 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Je vous en ferai part plus tard ; les chiffres ne sont pas définitifs.

*L'incident est clos.*

**07 Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la SNCB et la desserte de la région de Zaventem" (n° 4426)**

**07.01 Simonne Creyf (CD&V):** La région de Zaventem, qui pâtit beaucoup de la congestion du trafic, souhaite un meilleur désenclavement de l'aéroport par le chemin de fer. La SNCB a des projets à cet égard, mais ne serait-il pas possible de procéder dès à présent à certaines améliorations? Une augmentation de la fréquence des trains à destination de l'aéroport n'est pas envisageable pour le moment, étant donné que Zaventem est une gare de tête. Par contre, deux

clients die het gelag betalen.

Wat ten slotte Beauraing betreft, werden de uitreikingsrondes vervroegd. Klanten die meer dan 15 poststukken ontvangen, krijgen hun post voortaan tussen 7.30 en 9.00 uur. De ronde voor de andere klanten moet om 8.09 uur beginnen. Het belangrijkste verschil heeft met het einduur te maken, want de ronde duurt voortaan tot ongeveer 15.00 uur in plaats van tot 13.30 uur.

Het gaat dus om een organisatorische wijziging, waarvan we de relevantie later zullen beoordelen.

Op dit ogenblik wordt ongeveer 80 % van de kranten voor 7.30 uur uitgereikt. Er bestaan echter belangrijke verschillen tussen de verschillende provincies, die met hun verstedelijkingsgraad te maken hebben.

Mijn doelstelling blijft dat 100 % van de kranten vóór 7.30 uur wordt uitgereikt.

**06.04 Jean-Claude Maene (PS):** De verslechtering van het sociaal klimaat bij De Post baart me zorgen. Staken is blijkbaar de enige manier om gehoord te worden en een reactie los te weken bij de directie. Er moet over het beheer van het bedrijf worden nagedacht.

**06.05 Joseph Arens (cdH):** Ik noteer dat u uw doelstelling ten laatste eind 2005 wil halen.

Wat is het aandeel van de Staat in de kosten die die operatie meebrengt?

**06.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** Ik zal u die gegevens later meedelen. Ik beschik nog niet over definitieve cijfers.

*Het incident is gesloten.*

**07 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS en de bediening van de regio Zaventem" (nr. 4426)**

**07.01 Simonne Creyf (CD&V):** De regio Zaventem, die erg onder de vele files lijdt, vraagt een betere ontsluiting van de luchthaven via het spoor. De NMBS heeft hierover toekomstplannen, maar zijn enkele ingrepen niet reeds nu realiseerbaar? Een verhoging van de treinfrequentie naar de luchthaven is voorlopig onmogelijk, omdat die een kopstation heeft, maar twee van de vier IC-treinen die ieder uur tussen Brussel en Leuven rijden zouden in Zaventem

des quatre trains IC qui relient toutes les heures Bruxelles et Louvain pourraient s'arrêter à Zaventem. Par ailleurs, on pourrait envisager d'augmenter le nombre de trains circulant entre Zaventem et Louvain.

Il n'y a pas de liaison directe entre l'aéroport et les régions de Jette et de Termonde-Alost. Quand cette liaison sera-t-elle réalisée? Combien de navetteurs habitant ces régions travaillent-ils dans la région de Zaventem?

**07.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Normalement, quatre liaisons sont assurées toutes les heures entre Bruxelles et l'aéroport mais en raison des travaux en cours, leur nombre est parfois réduit à trois seulement. La capacité réduite de la ligne 36 empêche d'y faire circuler des trains supplémentaires, même aux heures creuses. La SNCB refuse l'arrêt à Zaventem des trains IC assurant la liaison entre Bruxelles et Louvain, étant donné que les travaux occasionnent déjà des retards pour les usagers qui empruntent cette ligne.

La nouvelle offre qui est à l'étude pour 2006 et le développement du Réseau express régional peuvent contribuer à l'accroissement de la fréquence des dessertes de Zaventem. Il faut y ajouter aussi le projet Diabolo, qui sera adjugé très prochainement.

Des statistiques de 1991 révèlent que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont très peu fréquents entre Termonde et Jette d'une part et entre Termonde et Zaventem d'autre part. Une liaison directe ne paraît donc pas vraiment opportune. Au départ d'Alost, une liaison directe rejoint l'aéroport toutes les heures.

Une première amélioration s'opérera en 2006 lorsque la courbe de Nossegem sera coupée mais le désenclavement de Nossegem ne sera vraiment effectif qu'en 2010, lorsque le projet Diabolo sera mis en oeuvre. Quant à d'éventuelles solutions provisoires, la marge de manœuvre est malheureusement limitée.

*L'incident est clos.*

**08** **Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la SNCB et la liaison directe entre Schuman et l'aéroport national" (n° 4427)**

**08.01** **Simonne Creyf** (CD&V): Selon le projet

kunnen stoppen. Ook zou men meer treinen tussen Zaventem en Leuven kunnen laten rijden.

Er is geen rechtstreekse verbinding tussen de luchthaven en de regio's Jette en Dendermonde-Aalst. Wanneer wordt deze ingevoerd? Hoeveel pendelaars uit deze regio's werken in de regio Zaventem?

**07.02** **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Normaal zijn er vier verbindingen per uur tussen Brussel en de luchthaven, maar wegens werkzaamheden zijn er nu soms slechts drie. Omwille van de beperkte capaciteit kunnen er zelfs in de daluren geen bijkomende treinen worden ingezet op lijn 36. De NMBS wil niet dat de IC-treinen tussen Brussel en Leuven in Zaventem stoppen, aangezien de reizigers op dit traject reeds vertraging hebben door werkzaamheden.

De bedieningsfrequentie van Zaventem kan verhoogd worden door het nieuwe aanbod dat voor 2006 bestudeerd wordt en door de ontwikkeling van het Gewestelijk Expresnet. En dan is er nog het Diabolo-project, dat zeer binnenkort aanbesteed wordt.

Statistieken uit 1991 geven aan dat er zeer weinig woon-werkverkeer is tussen Dendermonde en Jette enerzijds en Zaventem anderzijds. Een rechtstreekse verbinding lijkt dus niet echt aangewezen. Vanuit Aalst is er elk uur een rechtstreekse verbinding naar de luchthaven.

In 2006 zal er een eerste verbetering van de situatie komen als de bocht van Nossegem afgesneden wordt, maar de echte ontsluiting van Zaventem komt pas tot stand in 2010 door de uitvoering van het Diabolo-project. Voor voorlopige oplossingen is er jammer genoeg weinig ruimte.

*Het incident is gesloten.*

**08** **Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de NMBS en de directe verbinding Schuman - federale luchthaven" (nr. 4427)**

**08.01** **Simonne Creyf** (CD&V): Volgens het GEN-

RER, une ligne directe reliera le quartier européen à l'aéroport fédéral par le tunnel Josaphat. On pourrait déjà mettre cette ligne en service aujourd'hui, simplement en ne faisant plus passer les trains en provenance de Mons et à destination de Zaventem par le tunnel Nord-Sud, mais en déviant leur trajectoire pour les faire passer par Schuman et Schaarbeek

Qu'en pense le ministre ? Qu'attend la SNCB pour mettre immédiatement en oeuvre ce plan ?

**08.02 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*) : La capacité est insuffisante pour assurer la liaison entre Mons et Zaventem par les canaux existants. Il est donc nécessaire de construire le tunnel Josaphat. On pourrait en effet dévier la trajectoire de cette ligne pour la faire passer par la ligne 26. Une telle déviation serait pratique pour les voyageurs qui souhaitent se rendre au quartier européen ou à Zaventem, mais elle entraînerait une perte de temps pour les nombreux simples navetteurs qui se rendent à la gare de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central ou Bruxelles-Nord. En outre, le trajet Mons-Bruxelles durerait un quart d'heure de plus si l'on procédait à cette déviation. La SNCB a fait le choix raisonnable de ne rien changer dans l'attente du projet Diabolo. Les simples navetteurs ont aujourd'hui la priorité.

*Président: Luk Van Biesen.*

*L'incident est clos.*

#### **09 Questions jointes de**

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir des bureaux de poste et de leur personnel" (n° 4432)
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bureaux de poste" (n° 4442)

**09.01 Karine Lalieux (PS)**: La presse annonce votre intention de transformer les bureaux de poste en magasins de poste, ce qui implique la fermeture de certains bureaux et la possibilité d'offrir ailleurs des services postaux.

Fin juin déjà, je vous interrogeais, avec d'autres collègues, sur le projet pilote de vente de certains produits en dehors des bureaux de poste, dont nous nous inquiétions. Sans pour autant apaiser nos craintes, vous aviez signalé que l'on ne trouverait pas n'importe quels services n'importe où

plan komt er later door de Josaphattunnel een directe verbinding tussen de Europawijk en de federale luchthaven. Men zou die verbinding nu al tot stand kunnen brengen simpelweg door de treinen vanuit Bergen naar Zaventem niet door de Noord-Zuidtunnel te laten rijden, maar om te leggen via Schuman en Schaarbeek.

Wat denkt de minister hierover? Waarop wacht de NMBS om dit plan meteen uit te voeren?

**08.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands)**: De capaciteit is onvoldoende om de verbinding tussen Bergen en Zaventem via de bestaande kanalen te laten verlopen. De bouw van de Josaphattunnel is dus nodig. Men zou inderdaad de lijn kunnen omleggen via lijn 26. Dat zou leuk zijn voor wie vanuit Bergen naar de Europawijk en Zaventem wil, maar voor de vele gewone pendelaars naar Brussel-Zuid, -Centraal en -Noord zou het een verlies zijn. De rijtijd naar Zaventem vanuit Bergen zou ook een kwartier langer worden door deze omlegging. De NMBS heeft deze niet onredelijke afweging gemaakt en beslist om alles bij het oude te laten in afwachting van het Diabolo-project. De gewone pendelaars krijgen nu voorrang.

*Voorzitter: Luk Van Biesen.*

*Het incident is gesloten.*

#### **09 Samengevoegde vragen van**

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de postkantoren en hun personeel" (nr. 4432)
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de postkantoren" (nr. 4442)

**09.01 Karine Lalieux (PS)**: In de kranten valt te lezen dat u de bedoeling heeft de postkantoren om te vormen tot postwinkels, wat betekent dat een aantal kantoren hun deuren zullen moeten sluiten en dat er bepaalde diensten van De Post elders zullen worden aangeboden.

Reeds eind juni heb ik u met een aantal collega's vragen gesteld over het proefproject waarbij bepaalde producten buiten de postkantoren te koop worden aangeboden. We hebben onze bezorgdheid hierover geuit. U heeft toen gemeld dat men niet gelijk welke diensten gelijk waar zou

et que les syndicats seraient associés à l'évaluation de cette expérience.

Aujourd'hui, vous défendez avec force les projets pilotes via la presse. Ce projet demeure néanmoins extrêmement délicat.

Dans quels types de « magasins » sont menées ces expériences-elles menées? Quels sont les services et produits proposés? Quel type de responsabilité est-elle envisagée pour les « partenaires »? Quel sont les montants du plan d'investissement destinés à la modernisation des bureaux existants et l'état d'avancement de celle-ci? Combien de bureaux « classiques » pourraient-ils être fermés? Que deviendraient les postiers attachés à ces bureaux? Les syndicats sont-ils associés à ces expériences? Quelles sont les rémunérations prévues pour les partenaires privés?

**09.02 Olivier Chastel (MR):** Je partage votre souci de rendre les produits de La Poste plus accessibles aux clients.

Vous évoquez la possibilité de retrouver les produits de La Poste dans les administrations, les librairies ou les boulangeries. Une expérience pilote est en cours, à la satisfaction, semble-t-il, des clients et des libraires. Je suppose que vous allez nous communiquer des informations à ce sujet.

Envisagez-vous l'ouverture des bureaux de poste à d'autres produits et l'amélioration de la rentabilité des bureaux en en faisant des magasins de proximité? Quels types de produits seraient-ils disponibles? Vous indiquez que la fermeture de bureaux se ferait sans perte d'emplois. Cela me paraît essentiel. Qu'advient-il alors du personnel concerné?

**09.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français):** J'ai lancé le débat parce que, tout d'abord, le temps passe. Statistiquement, les ministres des Entreprises publiques semblent devoir gérer une faillite d'entreprise publique par législature. Comme, dans ma propre commune, j'ai eu à gérer une faillite qui a coûté près de 1.800 emplois, j'ai juré que, comme ministre des Entreprises publiques, je ne serais pas le curateur d'une entreprise publique. La plupart du temps, ces faillites interviennent parce que l'on n'a pas réagi à temps.

aanbieden en dat de vakbonden zouden betrokken worden bij de evaluatie van dit experiment. Uw antwoord heeft ons echter niet volledig gerustgesteld.

Vandaag breekt u in de kranten een lans voor deze proefprojecten. Dit project blijft echter voor beroering zorgen.

In wat voor "winkels" worden deze proefprojecten gehouden? Welke diensten en producten worden er aangeboden? In welke mate worden de "partners" aansprakelijk gesteld als er iets mis gaat? Welke bedragen zijn er in het investeringsplan voorzien voor de modernisering van de bestaande kantoren? Hoeveel staat het met de modernisering? Hoeveel "klassieke" kantoren worden met sluiting bedreigd? Wat gebeurt er met de postmannen die in deze kantoren werken? Worden de vakbonden bij deze experimenten betrokken? Welke vergoedingen zullen de privé-partners ontvangen?

**09.02 Olivier Chastel (MR):** Ik deel uw streven om de producten van De Post gemakkelijker bereikbaar te maken voor haar cliënteel.

U spreekt over de mogelijkheid de producten van De Post in de besturen, boekhandels of bakkerijen te laten verspreiden. Momenteel is een proefproject aan de gang waarover de klanten en de boekhandels naar verluidt tevreden zijn. Ik veronderstel dat u ons daaromtrent zal informeren.

Overweegt u het assortiment van de producten, die in de postkantoren worden aangeboden, uit te breiden en de rentabiliteit van de kantoren te verbeteren door er buurtwinkels van te maken? Welk soort producten zouden beschikbaar zijn? U verklaart dat de sluiting van kantoren niet tot banenverlies zal leiden. Dat lijkt me essentieel. Wat zullen de gevolgen zijn voor het betrokken personeel?

**09.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans):** Ik heb het debat gelanceerd omdat de tijd niet blijft stilstaan. Uit de statistieken blijkt dat de ministers bevoegd voor de overheidsbedrijven per zittingsperiode het failliet van een overheidsbedrijf moeten beheren. Aangezien ik in mijn gemeente geconfronteerd werd met een faillissement dat bijna 1.800 banen heeft gekost, heb ik gezworen dat ik als minister van overheidsbedrijven niet als curator van het faillissement van een overheidsbedrijf zou optreden. Meestal doen die faillissementen zich voor omdat we niet op tijd hebben kunnen ingrijpen.

Le deuxième élément, c'est que j'ai dû expliquer que la fermeture n'était pas si grave. Mais une fermeture de 25 bureaux par an ne me plaît pas beaucoup. Nous devons maintenir le niveau de 1.300 bureaux de poste. Le troisième élément, ce sont les chiffres alarmants au niveau du «retail» où les pertes sont énormes.

Il ne faut pas diminuer le nombre d'offices postaux, mais il faut améliorer les bureaux que l'on a aujourd'hui, en développant l'offre de services. Il y a de nombreux critères, mais le premier est que l'on n'ait plus de pertes. Pour y arriver le gouvernement contribue à hauteur de 22 millions d'euros pour les services financiers. La deuxième piste constitue la possibilité d'offrir des services dans des librairies ou des grands magasins. Il est possible que ces deux voies ne résolvent pas tous les problèmes. Une troisième catégorie serait constituée par des magasins liés à La Poste, qui ne seraient pas rentables, mais qui permettraient de combler une partie du déficit.

Ces changements n'auront pas une influence énorme sur le personnel. Il n'y aura pas de licenciements, mais il faudra accepter de changer les choses.

Tous les points de contact seront des magasins, car il faut mettre l'accent sur le client. Les implantations doivent être reconsidérées. La Poste doit aller là où sont les gens.

En ce qui concerne les services et produits, une expérience est en cours dans 12 endroits. Je suis convaincu qu'il faut aller dans ce sens. Ni moi ni La Poste ne sommes tenus par le contenu. On peut envisager des services comme le paiement de sommes inférieures à 150 euros, l'offre de timbres d'amende, de produits commerciaux, de recommandés. Il pourrait être utile que la Commission visite les endroits où l'on procède à ces expérimentations.

J'ai discuté avec des bourgmestres, et il apparaît que le maintien d'un magasin est encore plus important que celui d'un bureau de La Poste. Avec cette stratégie, on peut garder les deux.

Il y a la responsabilité des partenaires. La Poste reste responsable ; elle a un contrat de franchise et non de déresponsabilisation. Elle va concentrer ses investissements dans les magasins qu'elle gère.

Pour le personnel, il faudra trouver une solution. Des discussions seront menées avec les syndicats

Het tweede element is dat ik moest uitleggen dat de sluiting niet zo erg was. Maar een sluiting van 25 kantoren per jaar staat me niet erg aan. Wij moeten het niveau van 1300 postkantoren handhaven. Het derde element zijn de alarmerende cijfers wat de "retail" betreft, daar zijn de verliezen immers enorm.

Het komt er niet op aan het aantal postkantoren te verminderen maar wel de bestaande kantoren te 'upgraden' via een uitbreiding van de diensten. Verscheidene criteria spelen hierbij een rol, maar het feit dat geen verlies meer wordt geleden is het voornaamste aspect. Daartoe is in een overheidsbijdrage voorzien van 22 miljoen euro voor de financiële diensten. Een tweede denkspoor bestaat erin diensten aan te bieden in boekhandels of grootwarenhuizen. Het zou kunnen dat die twee mogelijkheden niet volstaan om alle moeilijkheden op te lossen. Een derde categorie zou bestaan uit aan De Post gebonden winkels, die niet rendabel zouden zijn maar wel een deel van het tekort zouden dekken.

Het personeel zal van deze veranderingen weinig merken. Er zullen geen ontslagen vallen maar men zal zich bij de veranderingen moeten neerleggen.

Alle contactpunten zullen winkels worden. Ook bij De Post moet de klant koning zijn. De vestigingsplaatsen moeten herbekeken worden. De Post moet aanwezig zijn waar haar klanten zijn.

Wat de diensten en producten betreft loopt er een experiment op 12 plaatsen. Ik ben ervan overtuigd dat we ons op het juiste pad bevinden. De Post noch ik zijn gebonden door de inhoud van het aanbod. We kunnen denken aan diensten als de betaling van bedragen van minder dan 150 euro, het aanbieden van boetezegels, commerciële producten, aangetekende zendingen. Het is misschien nuttig dat de commissie een bezoek brengt aan de plaatsen waar deze experimenten lopen.

Ik heb gesprekken gevoerd met een aantal burgemeesters voor wie het behoud van een winkel in hun gemeente nog belangrijker is dan de aanwezigheid van een postkantoor. Dankzij deze strategie kunnen we de twee behouden.

Er is de verantwoordelijkheid van de partners. De Post blijft verantwoordelijk; ze biedt een franchiseovereenkomst en geen overeenkomst waarbij zij haar verantwoordelijkheid afstaat. Ze zal haar investeringen concentreren in de winkels die ze beheert.

Er zal een oplossing moeten worden gevonden voor het personeel. Er zullen besprekingen worden

à propos des tests. Dans l'interview, je n'ai rien voulu cacher même si, pour les recommandés, j'accepte qu'on en discute.

Prenons l'exemple de la Loterie nationale. Certains, pour lesquels elle est plus importante que La Poste car elle peut leur procurer des gains, lui font plus confiance qu'aux banques. La Loterie a un mécanisme informatique irréprochable, supérieur à bien des banques. Ils ont donc pu investir en termes de fiabilité mais aussi de respect des accords. Cette collaboration a profité aux deux intervenants.

Pour les nouveaux produits, un accord a été signé avec la société Western Union pour les paiements rapides, ce qui mènera à trois points en 2005.

De toute façon, le plan relatif aux nouveaux magasins de La Poste implique une diversification des produits financiers, d'assurances et postaux.

Ce n'est pas parce que ce réseau sera modifié que l'on aura des profits. Il y a actuellement un déficit de 300 millions d'euros en retail. Ce n'est que quand la réorganisation permettra une politique de vente plus offensive, que l'on pourra faire des gains.

Autrement, les bureaux de poste continueront à être en déficit pour la globalité des actions. On peut accepter cela pour la troisième catégorie et il faudra garder, dans certains lieux, des magasins de poste non rentables. Toutefois, il n'est pas acceptable que les magasins de poste des grandes villes ne soient pas rentable. S'il faut intervenir dans les zones peu peuplées, il faut responsabiliser les autres. Même si les retail ne doivent pas obligatoirement engendrer des bénéfices, on ne peut admettre qu'ils soient un facteur de déficit, et donc de fermeture de bureaux.

Si nous faisons pas ce changement, en 2008, il n'y aura plus que 400 bureaux sur les 1.300 d'aujourd'hui. La Poste ne peut continuer à être déficitaire.

Si les facteurs doivent continuer à générer tant de cash pour le retail, ils seront déficitaires. Ou alors, le principe de rentabilité sera restauré et de nombreux bureaux seront fermés.

Si l'on n'est plus en mesure de donner un contre-

gevoerd met de vakbonden met betrekking tot de tests. Ik heb niets willen verbergen in het interview zelfs al aanvaard ik dat er over de aangetekende zendingen kan gepraat worden.

Laten wij de Nationale Loterij als voorbeeld nemen. Voor sommigen is zij belangrijker dan De Post want zij kan hen winsten opleveren en dus vertrouwen ze de Loterij meer dan de banken. De Loterij is uitgerust met een onfeilbaar computersysteem dat beter is dan dat van veel banken. Zo kon ze investeren om haar betrouwbaarheid te verhogen maar ook om afspraken na te komen. Die samenwerking bleek een goede zaak voor beide partijen.

Voor de nieuwe producten is een overeenkomst gesloten met Western Union voor snelle betalingen waardoor in 2005 drie punten kunnen worden behaald.

In elk geval houdt het plan met betrekking tot de nieuwe winkels van De Post een diversificatie in van de financiële, verzekerings- en postproducten.

Dat er aan het netwerk gesleuteld wordt, wil nog niet zeggen dat er ook winst geboekt zal worden. Momenteel wordt er een tekort geboekt van 300 miljoen euro in de *retail*. Pas als de reorganisatie een offensiever verkoopbeleid mogelijk maakt, kan er winst gemaakt worden.

Zoniet zullen de postkantoren verlieslatend blijven voor alle acties. Dat is aanvaardbaar voor de derde categorie, en op bepaalde plaatsen zal men inderdaad niet-rendabele postwinkels open moeten houden. De postwinkels in de grote steden moeten echter rendabel zijn. In dunbevolkte regio's moeten we dan misschien ingrijpen, de andere verkooppunten moeten op hun verantwoordelijkheid gewezen worden. De *retail* hoeft weliswaar niet noodzakelijk winstgevend te zijn, het mag ook geen verliespost worden, met de sluiting van postkantoren tot gevolg.

Als er niets gebeurt, zullen er in 2008 nog maar 400 van de huidige 1.300 postkantoren overblijven. De Post mag niet verliesgevend blijven.

Als de postboden zoveel cash moeten blijven genereren in de *retail*, zullen die winkels verlies lijden of keert men terug naar het rentabiliteitsprincipe en zullen vele postkantoren gesloten worden.

Indien men niet in staat is een tegenwicht te bieden

poids, on restaurera la rentabilité par des fermetures de bureaux ! Aujourd'hui, nous pouvons maintenir ouverts les 1.300 magasins. Si nous y parvenons, je serai le seul ministre à ne pas avoir connu de faillite depuis trois législatures, mais aussi le seul qui n'aura pas fermé de bureaux de poste depuis vingt ans !

**09.04 Karine Lalieux (PS)** : Merci pour ce mini-débat. Nous partageons les objectifs que vous avez cités, et n'avons pas envie de connaître une faillite.

Je suis rassurée par rapport à votre interview, où vous parliez de fermeture des bureaux de poste non rentables. Maintenant, vous indiquez que vous ne comptez pas fermer les 1.300 bureaux de poste, tout en diversifiant les points de vente. A moins que vous ne comptiez, dans les 1.300, les autres magasins ?

**09.05 Johan Vande Lanotte**, ministre (en français): Cela dépend du niveau de service.

**09.06 Karine Lalieux (PS)** : Vous émettez des réserves sur les recommandés, mais moi, j'en émet sur d'autres choses. Il ne s'agit pas uniquement de recevoir des recommandés, mais aussi de les distribuer. Si dans un village votre boulanger sait que vous avez un problème avec les impôts ou un huissier de justice, la vie privée est mise en danger. Or, nous n'avons aucune garantie là-dessus !

De même pour les paiements ; si l'on doit payer son électricité dans une épicerie, quels coûts seront pris en compte ? Comment les frais vont-ils être répartis? Que se passera-t-il à défaut de paiement et en cas de coupure d'électricité ?

De manière contradictoire, on a voulu développer à La Poste des services qui n'ont jamais pris d'essor par manque de formation des postiers, et de modernisation des bureaux. Vos 22 millions arrivent trop tard dans ce domaine !

Au lieu de valoriser ces bureaux en les rendant plus rentables parce que plus attractifs, on va chez l'opérateur privé en option 2 et, seulement en option 3, on envisage des partenariats avec les partenaires publics, en reprenant l'idée du cdH de la supérette publique, où seraient concentrés tous les services publics, ce qui signifierait une rentabilité d'échelle, tout en offrant les possibilités de formation et les garanties du service public.

zal men de rentabiliteit herstellen via kantoorsluitingen! Thans kunnen we de 1.300 winkels open houden. Als we daarin slagen dan zal ik de enige minister zijn die geen faillissement heeft meegemaakt in drie zittingsperioden en ook de enige sinds 20 jaar die geen postkantoren heeft gesloten!

**09.04 Karine Lalieux (PS)**: Ik dank u voor dit minidebat. We sluiten ons aan bij de doelstellingen die u geformuleerd heeft en we wensen geen faillissement.

U heeft mijn ongerustheid over uw interview kunnen wegnemen waarin u het had over de sluiting van niet-rendabele postkantoren. U geeft nu aan dat u ondanks de diversificatie van de verkooppunten er niet aan denkt de 1.300 postkantoren te sluiten. Tenzij u de andere winkels bij de 1.300 kantoren rekent?

**09.05 Minister Johan Vande Lanotte (Frans)**: Dat hangt af van het niveau van de dienst.

**09.06 Karine Lalieux (PS)**: U maakt voorbehoud voor de aangetekende zendingen, maar ik maak voorbehoud voor andere zaken. Het gaat niet uitsluitend om de ontvangst van de aangetekende stukken, maar ook om de verdeling ervan. Als uw bakker in het dorp weet dat u problemen heeft met de belastingen of met een gerechtsdeurwaarder, dan wordt uw privé-leven voor iedereen te grabbel gegoooid. Daartegen ontbreken alle garanties!

Dat geldt ook voor de betalingen: wanneer men zijn elektriciteitsrekening in een kruidenierszaak moet betalen, welke kosten komen dan in aanmerking? Hoe zullen de kosten verdeeld worden? Wat bij ontstentenis van betaling of wanneer de elektriciteit wordt afgesloten?

Men heeft paradoxaal genoeg bij De Post een aantal diensten willen ontwikkelen die nooit van de grond zijn gekomen omdat de postmannen hiertoe niet waren opgeleid en omdat de kantoren niet werden aangepast. Uw 22 miljoen komen hiervoor veel te laat!

Men zou die kantoren aantrekkelijker en dus rendabeler kunnen maken, maar in plaats daarvan gaat men als tweede oplossing liever in zee met een privé-operator, en pas in derde instantie wordt er gedacht aan partnerships met partners in de overheidssector. Men grijpt daarbij terug op het door de cdH geopperde idee van de overheidssuperette, waarin alle overheidsdiensten samengebracht zijn, met alle schaalvoordelen van

dien, en met de mogelijkheden inzake opleiding en de garanties van een overheidsdienst.

Quand on connaît, aujourd'hui, les difficultés d'accès aux banques dans certains quartiers ou zones rurales, en cas de fermeture du bureau de poste, j'ignore où l'on pourra accéder à son compte en banque ou autre chose.

Le débat mérite d'être approfondi. Nous sommes dans le cadre de missions de service public et nous avons notre mot à dire par rapport au contrat de gestion et à la manière dont ces missions sont menées. Si, demain, l'épicier ou le boulanger servant de retail dans un village ferme ses portes sans remettre son commerce, vous n'aurez quand même plus de bureau de poste à cet endroit.

Ce n'est donc pas la panacée par rapport à la fermeture actuelle de 25 bureaux de poste par an. Il faut garder une juste mesure. De nombreuses questions demeurent en suspens, même si demain nous espérons des bureaux modernisés et si les services de La Poste se vendent de manière plus générale dans d'autres lieux.

**09.07 Olivier Chastel (MR) :** Je partage bon nombre des considérations formulées par vous-même ou Mme Lalieux. Si je comprends votre souci de ne pas connaître de faillite, vous avez moins de risques que votre prédécesseur étant donné le nombre d'entreprises publiques restantes !

Au lieu d'adopter une attitude défensive et de répéter que la fermeture d'un bureau de poste n'est pas tellement grave, pourquoi ne pas réfléchir à un système d'avenir mettant en jeu, au sein de chaque entité communale ou zone desservie par La Poste, un panel de possibilités pour faire évoluer le service postal et l'activité dans la zone concernée ?

Je comprends aussi votre souhait de diminuer le déficit du service retail, qu'on ne peut laisser dans sa situation actuelle ; ce service pénalise l'ensemble de La Poste.

Si j'ai bien compris, il restera 1.300 lieux d'activité postale ou magasins. Il faudra analyser au cas par cas la possibilité de maintenir dans un certain nombre d'endroits le bureau de poste traditionnel. Parmi ces 1.300 lieux, combien vont être de la catégorie A et rester de vrais bureaux de postes ?

Gezien de huidige moeilijkheden om in bepaalde wijken of landelijke gebieden naar een bank te gaan, weet ik niet waar men nog zijn bankrekening en dergelijke zal kunnen raadplegen als het postkantoor dichtgaat.

Dit debat moet grondig gevoerd worden. Het gaat hier om opdrachten in het kader van de openbare dienstverlening, en wij hebben ook iets te zeggen over het beheerscontract en de manier waarop die opdrachten uitgevoerd worden. Als de kruidenier of bakker die ook als *retail point* fungeert in het dorp, ermee ophoudt zonder dat zijn zaak overgenomen wordt, zal er daarom niet opnieuw een postkantoor komen.

Dit is dus geen zaligmakende oplossing voor het probleem van de sluiting van de postkantoren. Jaarlijks gaan er 25 postkantoren dicht. Men moet dat in de juiste proporties zien. Er blijven vele vragen onbeantwoord, ook al hopen we dat de postkantoren gemoderniseerd worden, en ook al worden de producten van De Post ook op ruimere schaal verkocht in andere verkooppunten.

**09.07 Olivier Chastel (MR):** Ik kan mij vinden in vele beschouwingen die door u of mevrouw Lalieux naar voren gebracht werden. Ik kan begrijpen dat u een faillissement wil afwenden, maar gelet op het aantal overheidsbedrijven dat nog overblijft, loopt u voorwaar minder risico dan uw voorganger!

Waarom denken we, in plaats van een defensieve houding aan te nemen en steeds maar te herhalen dat de sluiting van een postkantoor nu ook weer niet zo erg is, niet na over een systeem voor de toekomst, waarbij in elke gemeente of zone waar De Post actief is, een waaier van mogelijkheden aangeboden wordt om de postdienst en de activiteit in de betrokken zone vooruit te helpen?

Ik begrijp ook dat u het tekort van de *retail*-activiteiten wil terugdringen. Men kan die toestand niet blauw-blauw laten, want de slechte resultaten van die diensten halen de financiële toestand van De Post onderuit.

In meen begrepen te hebben dat in totaal op 1300 locaties postactiviteit of een shop blijft bestaan. We zullen, geval per geval, moeten nagaan of op een aantal plaatsen het traditionele postkantoor kan worden behouden. Hoeveel van die 1300 zullen tot de categorie A behoren en dus echte postkantoren blijven?

**09.08 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Nous ne le savons pas encore. On pourrait travailler sur la base du contrat de gestion qui dit qu'il y en aura un par commune ou un tous les cinq ou six kilomètres.

En réalité, nous travaillons avec des supermarchés comme *Delhaize*, avec des banques, notamment *Fortis* et avec des librairies comme les *Press Shops*. Dans certaines régions très peu peuplées, il n'y a rien d'autre que de petites supérettes qui offrent tous les services.

Je vous propose de visiter douze de ces endroits ensemble.

Le **président**: C'est là une idée excellente que nous allons concrétiser.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'organisation générale des services de La Poste, notamment l'avenir du centre de tri de Libramont" (n° 4437)**

**10.01 Joseph Arens** (cdH): Il serait prévu de supprimer les dernières activités du centre de tri de Libramont, le tri du courrier de cette région devant alors être effectué à Liège. Quelle est la cohérence d'une telle organisation? Quel est son coût? Cette mesure est-elle réellement décidée? L'estimez-vous rentable? Quelle sera la répercussion sur le personnel? Sur combien de pertes d'emploi faut-il compter?

**10.02 Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Les nouveaux centres permettront, dès 2006, 2007, un traitement plus efficace du courrier, ce qui pourrait justifier le transfert de l'activité de Libramont vers Liège. Le système prévoit le maintien de quatre centres de tri. Les conséquences logistiques et l'impact sur la qualité du service sont en cours d'analyse.

La décision du transfert n'est pas prise. Elle ne peut se prendre qu'en négociation avec les syndicats et en tenant compte du coût de l'opération.

Actuellement, les facteurs font le tri ensemble. Sans ce tri, on allonge considérablement son temps de tournée, ce qui n'est pas sans problèmes. Mais en matière de rentabilité, cela constitue un pas

**09.08 Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Dat weten we nog niet. We zouden van de beheersovereenkomst kunnen uitgaan, die bepaalt dat er één per gemeente of om de vijf of zes kilometer moet zijn.

We werken in feite samen met supermarkten als *Delhaize*, met banken, zoals *Fortis* en met krantenwinkels als *Press Shop*. In een aantal dunbevolkte streken worden alle diensten enkel in de buurtwinkel aangeboden.

Ik stel voor dat we samen een bezoek brengen aan twaalf van die plaatsen.

De **voorzitter**: Dat lijkt me een uitstekend idee en we zullen daar werk van maken.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de algemene organisatie van de werking van De Post, en meer in het bijzonder de toekomst van het sorteercentrum te Libramont" (nr. 4437)**

**10.01 Joseph Arens** (cdH): Men zou van plan zijn elke activiteit in het sorteercentrum van Libramont stop te zetten. De brievenpost van de regio zou in dat geval in Luik worden gesorteerd. Wat is de achterliggende reden voor die nieuwe organisatie? Hoeveel kost ze? Is de beslissing al genomen? Is die maatregel winstgevend? Wat zijn de gevolgen voor het personeel? Hoeveel jobs komen er op de tocht?

**10.02 Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Vanaf 2006-2007 zal de brievenpost in de nieuwe sorteercentra op een efficiëntere manier kunnen worden behandeld. Het zou dus aangewezen kunnen zijn de activiteit van Libramont naar Luik te verhuizen. Er zouden vier sorteercentra worden behouden. De logistieke gevolgen en de gevolgen voor de kwaliteit van de dienstverlening worden nog onderzocht.

Over een overheveling werd niets beslist. Die beslissing kan enkel in overleg met de vakbonden genomen worden en rekening houdend met de prijs van zo'n onderneming.

Vandaag sorteren de postbodes de post samen. Als dat niet gebeurt wordt de duur van de rondes aanzienlijk verlengd en dat zorgt voor problemen. Inzake rentabiliteit is het een grote vooruitgang.

gigantesque.

Si la situation de La Poste évolue selon les prévisions, il y aura quatre centres de tri comme il avait été prévu.

**10.03** **Joseph Arens** (cdH): On peut aussi faire des choix politiques ! Je continuerai à défendre le centre de tri de Libramont.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 16h.26.*

Als de voorspellingen over de toestand van De Post bewaarheid worden, zullen er vier sorteercentra zijn zoals gepland.

**10.03** **Joseph Arens** (cdH): Er kunnen ook politieke keuzes worden gemaakt ! Ik zal het sorteercentrum van Libramont blijven verdedigen.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering is gesloten om 16.26 uur.*