

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

van

MAANDAG 19 NOVEMBER 2007

Namiddag

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

du

LUNDI 19 NOVEMBRE 2007

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tijdpad voor de plaatsing van bewakingscamera's in de stations" (nr. 189)

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het door de NMBS in 2005 aangekondigde Malagaplan voorziet in de plaatsing van bewakingscamera's in 51 Belgische stations. In november 2005 liet u de heer Chastel weten dat met de uitvoering van het project (waarvoor in Henegouwen Doornik, Aat, Bergen, Zinnik, Edingen, 's Gravenbrakel en Charleroi-Zuid in aanmerking komen) in 2006 zou worden begonnen. Tot op vandaag hangt er echter nog geen enkele camera in 's Gravenbrakel of Zinnik.

Kan u bevestigen dat het Malagaplan zal worden geïmplementeerd in alle Henegouwse stations die op die lijst staan? Volgens welk tijdpad zal het plan gerealiseerd worden? Hoeveel camera's zullen er in elk van de Henegouwse stations geplaatst worden en waar precies?

01.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Ik bevestig de door u aangehaalde lijst: er komen 28 camera's in Aat, 21 in 's Gravenbrakel, 43 in Charleroi-Zuid, 22 in Edingen, 37 in Bergen, 13 in Zinnik en 21 in Doornik.

De camera's zullen worden geplaatst aan de stationsingangen, bij de loketten, in de stationshal, in de onderdoorgangen, bij de toegangen tot de perrons, op de parkings voor auto's en bij de fietsenstallingen.

Tegen 2010 moet het Malagaplan volledig uitgevoerd zijn.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het gebruik van Chinese blauwe hardsteen voor de renovatie van het station Brussel-Centraal" (nr. 190)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Dit dossier doet heel wat inkt vloeien in Henegouwen en meer bepaald in Zinnik, dat zoals u weet befaamd is om de kwaliteit van zijn blauwe steen.

Bij de herinrichting van de perrons in het station van Brussel-Centraal heeft de NMBS geopteerd voor Chinese arduinstein. Al dient de wet betreffende de overheidsopdrachten te worden nageleefd, toch wil ik uw aandacht erop vestigen dat Brussel-Centraal het drukst bezochte station van België is en er dagelijks duizenden pendelaars over de vloer komen. De hardsteen voor de ondergrond moet dus van goede kwaliteit zijn. Bovendien verdient de NMBS zelf ook aan het vervoer van de blauwe steen via het spoor. Ten slotte is een station waar zo veel toeristen komen de ideale plek om Belgische producten te promoten.

Ik wil u dan ook verzoeken bij toekomstige investeringen met het belang en de waarde van onze blauwe steen rekening te houden.

02.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Het lopende contract voorziet niet in de plaatsing van blauwe steen.

02.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Maar zal er Chinese steen worden gebruikt?

02.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Voor de bevloering van de perrons wordt onder meer Chinees graniet gebruikt.

02.05 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ik heb het moeilijk met het feit dat men voor Chinese steen kiest.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het ontbreken van openbare toiletten in het station van 's Gravenbrakel" (nr. 191)

03.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Komt er een oplossing voor het gebrek aan openbare toiletten in het station van 's Gravenbrakel?

03.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Het station beschikt wel over toiletten, maar die verkeren in bijzonder slechte staat. Er zijn werkzaamheden gepland voor 2008, waaronder de bouw van nieuwe toiletten.

03.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ik hoop dat dit dossier in 2008 afgehandeld kan worden.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer **Joseph Arens** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de spoorbediening op de verbinding Rodange-Virton" (nr. 208)

04.01 **Joseph Arens** (cdH): De NMBS wenst het bilateraal akkoord tussen België en Luxemburg te herzien, want dat is na de opening van de lijn Virton-Rodange niet gebeurd. Bepaalde aspecten van de controlemodaliteiten pleiten voor een dergelijke herziening. Wat is uw mening daaromtrent? Is u van plan om in het kader van de herziening van de bilaterale overeenkomst compensaties toe te kennen?

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): De NMBS is op de hoogte van de problemen met betrekking tot de regularisatie van de vervoerbewijzen op die lijn. Het Luxemburgse controlepersoneel beschikt over informatie inzake de te volgen procedures, maar die schijnt niet helemaal toereikend. De NMBS zal in dat verband contact opnemen met de Luxemburgse spoorwegmaatschappij.

04.03 **Joseph Arens** (cdH): Ik vermoed dat het, in deze periode van lopende zaken, voor u niet eenvoudig is een herziening van het bilaterale akkoord te beloven.

04.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): U weet ongetwijfeld beter dan ik wanneer we een nieuwe regering mogen verwachten ! Ik kan dus geen antwoord geven op uw vraag.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer **Bruno Stevenhuydens** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de schade aan de spoorinfrastructuur door een dijkbreuk in een bekken voor baggerspecie in de omgeving van het Deurganckdok op 23 september 2007" (nr. 209)

05.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Als gevolg van een menselijke fout vond er op 23 september een dijkbreuk plaats in een bekken voor baggerslib van het Deurganckdok. Hierdoor was het treinverkeer van en naar de containerkade van PSA twee dagen onderbroken. Na tijdelijke herstellingen was langzaam treinvervoer terug mogelijk.

Hoeveel bedraagt de totale schade aan de spoorinfrastructuur? Zijn de sporen intussen definitief hersteld? Wat was de oorzaak van de dijkbreuk? Op wie zullen de kosten van de herstelling worden verhaald?

05.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De schade aan de spoorinfrastructuur wordt op dit ogenblik geraamd op 35.000 euro. Het spoor werd op 25 september terug in gebruik genomen met beperkte snelheid (10 km/u), omdat er gevreesd werd voor verzakkingen. Op 3 oktober werd de snelheid opgevoerd tot 20 km/u en op 12 oktober werd de oorspronkelijke maximumsnelheid (40 km/u) hersteld. De voetpaden naast het spoor zullen eerstdaags terug aangelegd worden. Infrabel is niet op de hoogte van de juiste oorzaak van de dijkbreuk. De kosten zullen verhaald worden op de Vlaamse overheid, bouwheer van de baggerwerken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs 215, 216 en 217 van mevrouw Visser worden uitgesteld.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Valérie De Bue** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de voortgang in het GEN-dossier in Waals-Brabant" (nr. 224)

- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de voortgang van de GEN-werken op lijn 124 in Waals-Brabant en de treinvertragingen op het baanvak waar werken worden uitgevoerd" (nr. 380)

06.01 Valérie De Bue (MR): Ik wens te vernemen hoe de GEN-werken op de lijnen 161 (naar Ottignies) en 124 (richting Nijvel) opschieten. Hoeveel vergunningen moet men nog bekomen? Welke beroepen zijn er nog hangende? Wat lijn 161 betreft, zou, naar ik verneem, de verbinding met Ottignies-Zuid vertraging oplopen. Waaraan is dat te wijten en welke gevolgen heeft dat voor de planning? Wanneer zullen de werken in Ottignies-Noord beginnen?

06.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Sinds meer dan twee maanden stellen we vast dat er bijna systematisch vertragingen zijn op lijn 124 tussen Brussel en Nijvel. Is dat een gevolg van de huidige bouwwerken in Eigenbrakel en Waterloo of zijn er andere oorzaken?

06.03 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Een vergunningsaanvraag met betrekking tot het op vier sporen brengen van lijn 161 wordt op dit ogenblik door het Brussels Gewest onderzocht; met betrekking tot de vergunningsaanvraag voor het viersporig maken van lijn 124 op het grondgebied van het Brussels Gewest werd een volledig dossier ingediend; het dossier met betrekking tot de vergunningsaanvraag voor het op vier sporen brengen van lijn 124 op het grondgebied van het Vlaams Gewest, wordt door dat Gewest onderzocht.

Wat de voortgang van de werken op lijn 161 betreft, zijn de werken ten zuiden van Ottignies sinds 1 augustus 2006 aan de gang. De werken zijn erg complex, wat tot een vertraging van ongeveer zes maanden heeft geleid, die men nu via een aantal versnellende maatregelen tracht te beperken. Ten noorden van Ottignies zijn de werken op 5 november jongstleden met enige vertraging van start gegaan, als gevolg van de problemen die naar aanleiding van het onderzoek van de offertes zijn opgedoken.

Wat lijn 124 betreft, zijn de werken op het baanvak Eigenbrakel-Noord - Waterloo-Zuid sinds 23 april 2007 aan de gang. In Nijvel zijn de werken, zoals gepland, op 5 november jongstleden van start gegaan.

06.04 Valérie De Bue (MR): Beschikt u over gegevens met betrekking tot lijn 161 in het Vlaams Gewest?

06.05 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Wat lijn 161 betreft, heb ik alleen gegevens over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

06.06 **Valérie De Bue** (MR): Kan men garanderen dat de werkzaamheden beëindigd zullen zijn tegen de vooropgestelde data in 2015-2016? Aanvankelijk sprak men immers over 2011-2012...

06.07 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): Het GEN ligt niet enkel in Waals-Brabant. Het omvat ook het noorden, het zuiden en het westen van de hoofdstad. Hoe snel de werken voltooid zullen zijn, hangt af van verschillende factoren. Het GEN is een gefaseerde onderneming. In de loop van de komende jaren zullen we zeker het verschil zien. Het is echter onmogelijk te zeggen wanneer die werkzaamheden effectief beëindigd zullen zijn. In 2012 zullen wellicht nieuwe keuzes gemaakt worden, waardoor de werkzaamheden nooit echt volledig afgerond zullen zijn.

De **voorzitter**: Het commissiesecretariaat zal de leden een brochure bezorgen met daarin de onderscheiden deadlines voor het hele GEN.

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Michel Doomst** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de informatieverstrekking aan de NMBS-stationsloketten" (nr. 235)

- de heer **Francis Van den Eynde** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het onderzoek van Test-Aankoop over de juistheid van de informatieverstrekking aan de stationsloketten" (nr. 243)

07.01 **Michel Doomst** (CD&V - N-VA): Volgens de consumentenorganisatie Test-Aankoop is de informatieverstrekking aan de loketten van de NMBS slecht. Optimalisatie van de vorming van het personeel is noodzakelijk.

Krijgt het personeel bij indiensttreding de nodige vorming? Zijn er jaarlijks vormingssessies? In welke mate wordt het personeel van nieuwigheden op de hoogte gehouden? Over welke informatica beschikt het gemiddelde NMBS-loket?

07.02 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Volgens een rapport van Test-Aankoop krijgen reizigers in een vijfde van de stations niet het goedkoopste ticket. Ook de kwaliteit van de informatie over vergoedingen bij vertraging laat te wensen over. Welke maatregelen zullen er worden genomen om de toestand te verbeteren?

07.03 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Nederlands*): De studie van Test-Aankoop wordt binnen de betrokken diensten van de NMBS grondig onderzocht. Men zal via ingrepen proberen dergelijke resultaten te vermijden.

In de huidige situatie gaat wel degelijk veel aandacht naar de opleiding van het verkoops personeel omdat dit erg belangrijk is voor een goede service.

Sinds 1991 krijgen bedienden een grondige opleiding en ook mensen die naar de verkoop worden overgeplaatst, krijgen die. Daarnaast is er permanente bijscholing.

Loketbedienden worden ook voortdurend op de hoogte gehouden van nieuwigheden of aanpassingen via diverse publicaties en via IntraWeb en via e-mail, het informaticasysteem SABIN.

De verkoop aan het loket verloopt nu via twee informaticasystemen. De verouderde SABIN-terminals worden geleidelijk aan vervangen door pc's. Die overschakeling wordt voltooid in 2008. Via de pc krijgen de verkopers toegang tot het IntraWeb met de productiefiches, de dienstregeling en de prijsmodules. Om de klanten zo goed mogelijk te bedienen wordt nu al getracht in elk verkooppunt al enkele pc's te installeren in afwachting van de volledige vervanging van de SABIN-terminals. Alle problemen zouden in de loop van 2008 zijn opgelost.

07.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Volgens de staatssecretaris verloopt bij de NMBS dus alles opperbest. Er wordt wel geïnvesteerd in opleiding, maar het resultaat blijft uit. Daarom dring ik aan op verbetering.

07.05 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De resultaten van het onderzoek van Test-Aankoop worden nu onderzocht. Er wordt bestudeerd hoe de problemen op korte termijn kunnen worden opgelost. Ik heb nooit de vaststellingen van Test-Aankoop ontkend of beweerd dat alles opperbest gaat.

07.06 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Het rapport van Test-Aankoop is al een maand oud. Er konden al maatregelen worden getroffen. De NMBS-reiziger heeft recht op het goedkoopste tarief. De tariefregeling is zeer ingewikkeld en de NMBS moet de reiziger daarover beter informeren.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de blokkade in het station Brussel-Zuid door ABVV-vakbondsafgevaardigden" (nr. 242)

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Tijdens de spoorwegstaking op 26 oktober 2007 bezette een aantal ABVV-militanten de sporen in Brussel-Zuid. Dit is gevaarlijk, niet alleen voor de personen in kwestie, maar ook voor de reizigers. De wet verbiedt overigens dat men op de sporen loopt en de wet geldt voor iedereen.

Welke maatregelen werden getroffen ten aanzien van deze actievoerders? Hoe zal dit in de toekomst worden voorkomen?

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands) : De stationsleiding vroeg de actievoerders de sporen te verlaten, wat 45 minuten later effectief gebeurde. Voorbeelden uit het verleden, waarbij de politie werd opgeroepen om de sporen vrij te maken, tonen trouwens aan dat ook de politie opteert voor een pragmatische oplossing om een escalatie te vermijden. Het valt dus te betwijfelen dat de politie de sporen sneller zou hebben vrijgemaakt.

Het is evident dat het verboden is over sporen in dienst te lopen. De actievoerders lopen enig risico, maar de reizigers niet. Wanneer iemand op de sporen wordt gesignaleerd, wordt het treinverkeer stilgelegd of de procedure 'voorzichtig rijden' toegepast.

08.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik deel dat optimisme niet. Er zijn altijd risico's. Het zou passend zijn dat de vakbonden nooit meer dergelijke acties zouden voeren.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Peeters aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de nieuwe NMBS-dienstregeling op de lijn Turnhout-Brussel" (nr. 297)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "klachten over het treinaanbod in de Kempen" (nr. 314)

- de heer Servais Verherstraeten aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de problemen voor de Kempen, voortvloeiend uit de nieuwe dienstregeling van de NMBS vanaf december" (nr. 365)

09.01 Jan Peeters (sp.a-spirit): De nieuwe dienstregeling op 1 december 2007 betekent voor veel reizigers uit de Kempen een verslechtering. Er is vanuit Turnhout nog slechts één bruikbare trein richting Brussel, zowel in de ochtend- als in de avondspits.

Tijdens de commissievergadering van enkele weken geleden heeft de staatssecretaris ons de technische

verklaring gegeven. Het kwam er eigenlijk op neer dat deze verbinding het slachtoffer is van de betere verbinding tussen de Noorder- en Oosterkampen en Antwerpen. Het aangekondigde overleg met de treingebruikers is teleurstellend gebleken. Nadat ze het probleem aan de NMBS hadden voorgelegd, kregen de reizigers te horen "dat men nooit kan ingaan op individuele verzuchtingen van een bepaalde gemeente of regio en dat een dienstregeling *à la carte* nu eenmaal niet mogelijk is".

Erkent de NMBS dat de verbinding tussen Turnhout en Brussel na de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling in december nog slechter wordt dan voorheen? Is de NMBS bereid de nieuwe regeling alsnog aan te passen of op zijn minst in bijkomende rijtuigen te voorzien? Het is opvallend dat de NMBS met betrekking tot de spitsstreinen uit Turnhout op haar webstek nu al waarschuwt voor een gebrek aan zitplaatsen.

Het valt niet te ontkennen dat de treinverbindingen van en naar de Kempen de voorbije jaren globaal genomen verbeterd zijn en de Kempenaars appreciëren dit ongetwijfeld: er komen steeds meer reizigers bij. Hopelijk kan de staatssecretaris dan ook een oplossing voorstellen voor de onvermijdelijke problemen waarvoor de nieuwe verbinding tussen Turnhout en Brussel zal zorgen.

09.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De problematiek van de ontoereikende rechtstreekse treinverbinding tussen de Kempen en Brussel is een oud zeer en de nieuwe dienstregeling brengt geen oplossing, wel integendeel. De treinen op die verbinding hebben haast dagelijks vertraging, er zijn te weinig zitplaatsen, er is slechts om het uur een verbinding en de reizigers worden onvoldoende geïnformeerd bij vertragingen. Vanaf Lier moeten er richting Brussel heel wat reizigers rechtstaan, hetzelfde geldt voor wie richting Turnhout in Brussel-Noord de trein opstapt. Dat gaat toch niet op: die reizigers hebben ook een duur ticket gekocht!

Waarom wordt de uurregeling binnenkort veranderd? Hoe vaak komt de trein uit Turnhout op tijd in Brussel aan? Waarom zijn er zo vaak vertragingen op die lijn? Wat wordt de ingezette rijtuigcapaciteit? Waarom is er maar één rechtstreekse verbinding tussen Turnhout, Herentals, Lier en Brussel? Kan het aantal rechtstreekse verbindingen alsnog opgetrokken worden? Welke alternatieven voor de trein hebben de Kempenaars om tijdig in Brussel te geraken? (*Samenspraken en glimlachjes*)

09.03 Servais Verherstraeten (CD&V - N-VA): De nieuwe dienstregeling zal ervoor zorgen dat er 's ochtends eigenlijk maar één bruikbare spitsuurtrein meer is om die de pendelaars uit de Kempen tijdig naar hun werk in Brussel te voeren. Zelfs nu de huidige - en gunstigere - regeling nog van kracht is, zijn er al volop capaciteitsproblemen. Dit belooft voor de nabije toekomst. Het zou bijgevolg logisch zijn dat de NMBS het aantal rijtuigen op deze verbinding nu al opvoert. De NMBS kondigt trouwens nu al aan dat er problemen zullen zijn eens de nieuwe regeling ingevoerd is. Dat is toch ongehoord!

Is een aanpassing van de nieuwe dienstregeling op korte termijn mogelijk? In het verleden heeft de NMBS zoiets meermaals gedaan nadat was gebleken dat de regeling fouten vertoonde. Het is cruciaal dat vooral het aantal spitsstreinen wordt opgevoerd.

09.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Op de technische aspecten van de rechtstreekse verbinding Turnhout-Brussel en van de aangepaste dienstregeling ben ik tijdens de vorige commissievergadering uitvoerig ingegaan. Ik zal dit dus niet allemaal herhalen.

Mijn gesprekken met de NMBS over deze problematiek hebben aangetoond dat de NMBS zich wel degelijk bewust is van de huidige en de te verwachten problemen op deze lijn. Op de spitsuurtrein die om 8.12 uur in Brussel aankomt, zal het aantal dubbeldeksrijtuigen van zes tot negen worden verhoogd. Dit zou moeten volstaan om de te verwachten populariteit van deze trein op te vangen. Vanaf 10 december last de NMBS een stabilisatieperiode in. Daarna zal de situatie worden geëvalueerd en zal worden nagegaan of er alsnog bijkomende capaciteit op deze lijn nodig is.

Het opstellen van een nieuwe dienstregeling is een ingewikkelde zaak. Er nadien wat aan sleutelen is dan ook geen evidentie. Er zal in eerste instantie dus niets veranderen, maar het verleden heeft bewezen dat kleinere aanpassingen snel kunnen worden doorgevoerd, indien de noodzaak eraan duidelijk is.

09.05 Jan Peeters (sp.a-spirit): Dit antwoord is een pleister op een houten been. Ik apprecieer de inspanningen van de staatssecretaris om de capaciteit te verhogen op de spitsuurtrein van 7.03 uur, zodat de abonneementhouders van Herentals en Lier misschien ook plaats hebben op die trein. De afbouw van de dienstverlening mag niet zo ver gaan dat men geen plaats meer heeft op de enige trein. Er rijden momenteel in de spits te weinig treinen op de lijn Turnhout-Brussel. Ik zal hierop blijven terugkomen, want ik betreur dat de NMBS geen enkele oplossing in het vooruitzicht stelt.

09.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Het is positief dat de capaciteit van die ene trein alvast wordt opgetrokken, maar het fundamentele probleem blijft inderdaad bestaan. Er is nood aan extra treinen in de ochtendspits en 's avonds. Voor veel mensen wordt de dagtaak de facto een uur langer. Men zou moeten onderzoeken hoe men een extra trein kan inlassen.

09.07 Servais Verherstraeten (CD&V - N-VA): De capaciteitsuitbreiding tot negen stellen is goed, maar ze zal niet volstaan. In dat geval gaat het om een capaciteit van nog geen duizend mensen, terwijl er in die streek alleen al 1.200 abonnementen zijn naar Brussel. Ik hoop dat men niet enkel de aankoppeling van een nieuwe dubbeldekstrein in overweging neemt, maar dat men, waar noodzakelijk, ook de uurregeling zou aanpassen. De NMBS zou de mogelijkheid moeten onderzoeken om in de spits 's morgens minstens twee treinen heen en 's avonds twee treinen terug te laten rijden. De ervaring leert dat, wanneer de NMBS vragen uit deze streek positief beantwoordt, dat meestal ook een succesformule blijkt. Dat is ook logisch, want er is een leemte in die streek.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de nieuwe deeltijdse postbestellers" (nr. 239)

10.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het nieuwe strategische bedrijfsplan van De Post voorziet in de organisatie van kortere rondes en bij die gelegenheid zou bij het postpersoneel ook een nieuw statuut in het leven worden geroepen. Van het personeel wordt dus meer flexibiliteit gevraagd en er komen ook erg veel deeltijdse werknemers, en dat is een hoogst verontrustende evolutie. Met welk statuut zullen de personeelsleden die op die korte rondes zullen worden ingezet, in dienst worden genomen? In hoeverre zal De Post haar personeel onder druk zetten om deeltijds werk te aanvaarden? Kan u garanderen dat er vóór 2009 geen naakte ontslagen zullen vallen? Hoe kan zo'n hervorming bijdragen tot een deugdelijke openbare dienstverlening, als tegelijk de hoge werkdruk een zware belasting vormt voor de werknemers, het leeuwendeel van de klachten uitzendkrachten betreft en de toegankelijkheid van de postkantoren, als gevolg van de sluiting van een groot aantal postkantoren, sterk in het gedrang komt, vooral in landelijk gebied en in achterstandswijken.

10.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Volgens het bedrijfsplan van De Post zullen personeelsleden in dienst worden genomen voor de korte rondes, om het hoofd te bieden aan de concurrentie, die wellicht een beroep zal doen op schijnzelfstandigen. Het bedrijfsplan werd, overeenkomstig de wet, aan het paritair comité voorgelegd. Het plan moet nu nog zijn beslag krijgen en vertaald worden in concrete plannen, in overleg met de sociale partners. Het lijkt me dus voorbarig nu al te antwoorden op de vraag met betrekking tot het statuut van de mensen die zouden kunnen worden aangenomen om die korte rondes uit te voeren.

De Post heeft me laten weten dat ze nooit iemand zal verplichten deeltijds te werken. Volgens het bijgewerkte ondernemingsplan 2008-2009 zullen er geen naakte ontslagen vallen. De Post heeft zich daartoe verbonden uitgaande van de basishypothesen waarop het strategisch plan steunt, meer bepaald de invoering van een evenwichtig regelgevend kader door de regering. De nieuwe regering zal hierover moeten beslissen.

10.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Het verheugt me dat er nog geen beslissingen gevallen zijn. De Post zal moeten leren leven met concurrenten op de markt, een toestand waar we maar gedeeltelijk voor gekozen hebben. Om in de toekomst te kunnen overleven, zal De Post zich moeten onderscheiden door de kwaliteit van haar dienstverlening, haar innovatievermogen, haar deontologie van openbare dienstverlener en de motivatie van haar personeel, en mag ze zich niet verlagen tot de formules van sociale dumping die ook

door de privésector worden gehanteerd.

Die wijzigingen moeten in een efficiënt wettelijk en reglementair kader worden gegoten dat de openbare dienstverlening beter moet wapenen, niet alleen tegen oneerlijke concurrentie maar ook tegen een concurrentiestrijd met nefaste gevolgen op sociaal vlak.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "wijzigingen aan de dienstregeling van de NMBS naar en van Beveren" (nr. 304)

11.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De treindienstverlening van en naar Beveren vermindert gevoelig, hoewel Beveren inzake bevolkingsaantal de vierde gemeente van Oost-Vlaanderen is. Na 9 december zal de laatste trein van Gent Sint-Pieters naar Beveren om 21.05 uur vertrekken in plaats van om 22.25 uur. De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers vroeg al om een bijsturing. Vanaf 10 december verdwijnt eveneens de vlotte verbinding naar Brugge en Oostende. Men zal twee keer in plaats van één keer moeten overstappen. De nieuwe dienstregeling wordt zoals bekend binnenkort officieel aangekondigd, maar intussen staat de dienstregeling al op de NMBS-website.

Is deze informatie juist of komt er alsnog een bijsturing?

11.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Zoals steeds bij de invoering van een nieuwe dienstregeling vergt dit voor een aantal reizigers een aanpassing van hun gewoontes. Een treinreis vanuit Beveren naar Oostende zal op een weekdag inderdaad een overstap meer vragen. Er zijn evenwel per dag slechts vier treinkaarthouders met bestemming Brugge en er is één reiziger met bestemming Zeebrugge. Men verkoopt dagelijks gemiddeld elf biljetten naar Oostende en drie naar Brugge. Het gaat dus om een bijzonder beperkte reizigersstroom.

De informatie over de avondtreinen vanuit Gent is niet correct. De laatste verbinding Gent-Beveren zal om 22.48 uur vertrekken. De reistijd wordt langer door de overstap in Sint-Niklaas. Ook hier betreft het een heel beperkt aantal reizigers.

Voor de grootste groep van reizigers uit Beveren, met bestemming Gent en Antwerpen, zijn er verbeteringen. Beveren krijgt een bijkomende directe verbinding met Gent om 7.05 en 8.05 uur. Vanuit Antwerpen is er om 16.48 en 17.48 uur een bijkomende stop in Beveren.

11.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Het is eigenaardig dat de BTTB kritiek had op de wijzigingen. Ik stel mij ook vragen bij de communicatie over de wijzigingen. Er zitten nog hiaten in. Wanneer komt er een persconferentie waarop men de nieuwe dienstregeling aankondigt?

11.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Dat gebeurt vóór het einde van de maand.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het behoud van het postkantoor van Melsele" (nr. 307)

- mevrouw Barbara Pas aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van het postkantoor te Sint-Gillis-Dendermonde" (nr. 337)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de sluiting van postkantoren" (nr. 366)

12.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De aangekondigde sluiting van het postkantoor in Melsele,

een deelgemeente van Beveren, heeft menigeen verrast. De Post had beloofd geen kantoren te sluiten voor er een alternatief was in de vorm van een PostPunt. In Melsele werden echter geen kandidaten gevonden die een PostPunt in hun zaak willen uitbaten. Volgens een woordvoerder van De Post gaat het kantoor in Melsele hoe dan ook dicht, postpunt of geen postpunt.

Is de staatssecretaris bereid aan te dringen op het behoud van het postkantoor in Melsele? Een PostPunt lijkt immers onvoldoende om de dienstverlening te garanderen in een deelgemeente met meer dan 10.000 inwoners.

12.02 Barbara Pas (Vlaams Belang): De aangekondigde sluiting van het postkantoor van Sint-Gillis Dendermonde, een deelgemeente van Dendermonde met meer dan 10.000 inwoners, heeft heel wat wrevel gewekt bij de bevolking.

Is de staatssecretaris bereid terug te komen op deze beslissing? Wanneer is de sluiting gepland? Indien het kantoor toch sluit, moet er op zijn minst een centraal gelegen PostPunt voor in de plaats komen. Heeft De Post een concreet plan voor een PostPunt in Sint-Gillis? Welke maatregelen zijn er genomen om ervoor te zorgen dat het kantoor op de Oude Vest in Dendermonde de extra drukte veroorzaakt door de sluiting van het kantoor te Sint-Gillis, zal aankunnen?

12.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ondanks de beloftes van De Post zijn niet alle sluitingen van postkantoren gepaard gegaan met de opening van een PostPunt in de nabijheid. Ik kan het voorbeeld geven van het postkantoor in de Florawijk te Merelbeke, dat al 19 maanden gesloten is. Toch is er nog altijd geen postpunt.

Is het redelijk en in overeenstemming met de oorspronkelijke doelstellingen De Post dat er postkantoren gesloten worden alvorens een PostPunt te openen?

Welke maatregelen heeft de staatssecretaris genomen om dit te vermijden?

Waarom laat de opening van een PostPunt in de Florawijk zo lang op zich wachten? Is de opening nakend?

12.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): In het verleden heb ik al uitgebreid geantwoord op vragen over de PostPunten. Ik herhaal nogmaals dat De Post dringend besparende maatregelen moest nemen om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Er werd gekozen voor een herstructurering zonder naakte ontslagen. Dat De Post verlieslatende kantoren sluit, is trouwens niets nieuws: dit gebeurt al meer dan vijf jaar. Mijn voorganger en ikzelf hebben De Post ertoe verplicht om 1300 verkooppunten te behouden, maar om deze anders in te vullen. De helft moest vervangen worden door PostPunten.

Bij de postpunten wordt er samengewerkt met een privépartner. Dit maakt het mogelijk om 90 procent van de diensten te blijven aanbieden en dit met veel ruimere openingsuren. Ook de klanten varen er dus wel bij.

Wat Melsele en Sint-Gillis Dendermonde betreft, komt er in de huidige situatie geen sluiting. De vraagstellers zullen mijn opvolger moeten ondervragen over de toekomst.

Er is met De Post afgesproken dat er geen postkantoren gesloten worden zonder alternatief. De Post heeft zich bij mijn weten nauwgezet aan deze afspraak gehouden. Over lokale situaties communiceert De Post trouwens in de eerste plaats met de gemeentebesturen. De Post zal binnenkort contact opnemen met de gemeentebesturen van de betrokken gemeenten.

In Merelbeke is de situatie anders. Het kantoor in de Florawijk moest hoe dan ook gesloten worden omdat het gebouw verouderd en onveilig was. Daarbij werd niet de link gelegd met de opening van een PostPunt, omdat de PostPunten toen nog in de testfase zaten. De Post heeft zich wel geëngageerd om daar zo snel mogelijk een postpunt te openen. Door de overname van de geselecteerde partner heeft het dossier echter vertraging opgelopen. Ik kan u echter zeggen dat het nieuwe PostPunt in de AD Delhaize in de Fratersstraat

volgende week opengaat.

12.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): De staatssecretaris verwijst naar de noodzaak om kosten te besparen, maar daarbij mag het sociale aspect niet uit het oog verloren worden. Als het postkantoor in een deelgemeente sluit, dan moeten de mensen naar een andere deelgemeente, veelal met de auto, en dan zullen ze daar ook hun inkopen doen.

De staatssecretaris spreekt de verklaringen van een woordvoerder van De Post tegen. Die zegt immers dat het postkantoor van Melsele hoe dan ook dicht gaat. Wie moet ik nu geloven?

12.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Ik neem aan dat dat een retorische vraag is? Ik blijf bij mijn verklaringen.

12.07 Barbara Pas (Vlaams Belang): Ik sluit me aan bij de vorige spreker en druk de hoop uit dat de beloftes worden gehouden. Eerst moet er een PostPunt komen en dan pas kan er sprake zijn van een sluiting.

Er zijn ook kostenbesparende maatregelen mogelijk zonder dat de eindgebruiker de rekening krijgt. Denk maar aan de communautaire scheef trekking bij de postsorteercentra.

12.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik kijk uit naar de opening van het PostPunt. Negentien maanden zonder dienstverlening van de Post is wel heel lang. Ik hoop dat zoiets zich niet meer zal voordoen.

Uiteindelijk was de sluiting van verlieslatende kantoren gewoon een logisch gevolg van de afbouw van de dienstverlening in de kantoren. Ik hoop dat de dienstverlening weer op peil komt

12.09 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Dat is nu al de praktijk.

12.10 De voorzitter : Tijdens de vorige zittingsperiode werden er bijzonder veel vragen gesteld over de sluiting van postkantoren. De staatssecretaris gaf toen een uiteenzetting over de algemene beginselen die in het beheerscontract vermeld staan. De heer Thys zal de beleidsvisie van De Post hierop binnenkort in onze commissie komen toelichten.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de toekomst van de dekplaat van het station van Namen" (nr. 315)

13.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Naar verluidt houdt de NMBS geen rekening met de verzuchtingen van de stad Namen, die van mening is dat een uitbreiding van de overkapping nadelig zou zijn voor de lokale middenstand. Klopt dat? Wat is de NMBS van plan? Werd het bestek reeds bekendgemaakt? Binnen welke termijn moet er gereageerd worden?

13.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De stad Namen en de NMBS-Holding hebben samen aan tafel gezeten. De NMBS verzekert me dat ze een groot aantal van de aanbevelingen van het gemeentebestuur overgenomen heeft. Het dossier dat bij het bestek zat en de algemene plannen van de site werden op 8 oktober naar de aannemer in kwestie verstuurd. Die moet nu een voorstel indienen tegen 25 februari aanstaande.

13.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Dat is goed nieuws. Het college van burgemeester en schepenen zal op basis van bewijsstukken een oordeel vellen. Ik neem aan dat het bestek aan het college werd overgezonden.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan

de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de deontologische verplichtingen van de personen die in de PostPunten instaan voor het contact met de klanten en de vrijwaring van het vertrouwelijk karakter van de operaties" (nr. 316)

14.01 David Lavaux (cdH): Een rechtzoekende raakte in nauwe schoentjes toen hij een aangetekend schrijven wou afhalen in een grootwarenhuis. Zowel de winkelinrichting als de houding van de winkelbediende leidden ertoe dat hij niet op de gewenste discretie kon rekenen.

Welke maatregelen worden er genomen om in de PostPunten het vertrouwelijke karakter van bepaalde verrichtingen te vrijwaren? Zou de ruimte niet op een andere manier ingericht moeten worden en zou er geen gedragscode moeten komen voor het personeel dat met het cliënteel in contact komt?

14.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): De Post staat erop haar verontschuldiging aan te bieden indien een bepaalde verrichting niet met de gewenste discretie werd uitgevoerd en vraagt dat u haar op de hoogte zou brengen indien u nog dergelijke gevallen ten gehore zijn gekomen. Vooraleer een PostPunt wordt geopend, wordt samen met het partnerbedrijf een plan opgesteld voor de inrichting en wordt door De Post voor elke medewerker van het partnerbedrijf een opleiding georganiseerd. Die medewerkers ondertekenen daarnaast een verklaring met betrekking tot het briefgeheim en de bescherming van de privacy van de klanten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Op vraag van de indieners worden de vragen nr. 323 van de heer Delizée en nr. 334 van de heer Chastel uitgesteld.

15 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "maatregelen tegen geluidshinder in Melsele van de goederenspoorlijn 10 van en naar de Waaslandhaven" (nr. 349)

15.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Na de ingebruikname van het Deurganckdok wordt de komende jaren een toename verwacht van het spoorvervoer van en naar de Waaslandhaven.

Dat goederenvervoer loopt onder meer door Melsele en zorgt voor een stijgende geluidsoverlast. Vroeger kregen omwonenden maar een aantal treinen per dag te verwerken, nu zal dat oplopen tot 100 en 160 lange goederentreinen per dag.

De verantwoordelijke gedeputeerde van de provincie Oost-Vlaanderen zou zowel Infrabel als de staatssecretaris aanschrijven over maatregelen die de leefkwaliteit langsheen de goederenspoorlijn optimaal moeten houden.

Kreeg de staatssecretaris de brief? Wat zal hij doen om de geluidshinder langsheen de goederenspoorlijn te beperken?

15.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): De NMBS laat weten dat het goederenverkeer op die lijn inderdaad zal stijgen tot in 2012 de Liefkenshoek-tunnel in gebruik kan worden genomen. Het gaat om 80 tot 90 treinen per dag. Na 2012 zal het goederenverkeer op die lijn weer afnemen tot ongeveer het huidige aantal treinen.

In 2003 werden de korte spoorstaven van deze lijn vervangen door langgelast spoor, waardoor de geluidshinder is afgenomen ondanks de hogere snelheid van de treinen. Voor verdere maatregelen wachten we op het Vlaams Gewest, dat het spoorverkeerslawaaï omheen lijn 59 in kaart zal brengen. Daarna zal een actieprogramma worden opgesteld.

15.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Ik nam de cijfers over na een debat in de provincieraad van Oost-Vlaanderen. De bevoegde gedeputeerde, de heer Peter Hertog, zou de staatssecretaris daarover een brief schrijven. Is dat gebeurd? Deelt de minister het standpunt van de gedeputeerde?

15.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (Nederlands): Ik weet daarover niets.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.16 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 25 par M. François Bellot, président.

01 Question de **M. Jean-Jacques Flahaux** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le timing de l'installation des caméras de surveillance dans les gares" (n° 189)

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : En 2005, la SNCB a annoncé le plan Malaga, dans le cadre duquel des caméras de surveillance seraient installées dans cinquante et une gares du pays. En novembre 2005, vous aviez indiqué à M. Chastel que le projet – qui concernait, pour le Hainaut : Tournai, Ath, Mons, Soignies, Enghien, Braine-le-Comte et Charleroi-Sud – serait mis sur les rails en 2006. À ce jour, aucune caméra n'a été installée à Braine-le-Comte ou Soignies.

Confirmez-vous la liste des gares hennuyères qui bénéficient de ce plan Malaga ? Quel est le timing de ce plan ? Quel est le nombre de caméras prévues dans chacune des gares hennuyères et quelle sera leur localisation ?

01.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Je confirme la liste que vous citez ; il y aura 28 caméras à Ath, 21 à Braine-le-Comte, 43 à Charleroi-Sud, 22 à Enghien, 37 à Mons, 13 à Soignies et 21 à Tournai.

Les caméras seront installées à l'entrée de la gare, aux guichets, dans le hall, dans les couloirs sous voies, les accès aux quais, les parkings voitures et les abris vélos.

Le plan Malaga doit être finalisé pour 2010.

L'incident est clos.

02 Question de **M. Jean-Jacques Flahaux** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'utilisation de la pierre bleue chinoise pour la modernisation de la gare de Bruxelles-Central" (n° 190)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Ce dossier fait couler beaucoup d'encre dans le Hainaut et plus particulièrement à Soignies qui, comme vous le savez, est réputée pour sa pierre bleue de qualité.

Or, la SNCB a choisi une pierre bleue chinoise pour l'aménagement des quais de la gare de Bruxelles-Central. Même si l'on doit respecter la loi sur les marchés publics, je voudrais attirer l'attention sur ce qui suit : la gare de Bruxelles-Central est la plus utilisée de Belgique et il faut une pierre bleue de qualité pour supporter les pas de milliers de navetteurs. Ensuite, la pierre bleue belge fait travailler la SNCB pour le transport. Enfin, dans une gare aussi fréquentée par les touristes, il est intéressant de mettre en valeur nos produits.

Je vous demande donc de réfléchir à l'intérêt de notre pierre bleue pour les investissements futurs.

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Aucune pose de pierre bleue n'est prévue dans le cadre du contrat en cours.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Mais est-il prévu de poser des pierres d'origine chinoise ?

02.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : On utilise du granit chinois pour certains revêtements de quais.

02.05 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Ce qui me pose problème, c'est l'origine chinoise de la pierre.

L'incident est clos.

03 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'absence de toilettes publiques à la gare de Braine-le-Comte" (n° 191)

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Une solution est-elle envisagée pour pallier l'absence de toilettes publiques dans la gare de Braine-le-Comte ?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Des toilettes sont présentes mais sont fortement dégradées. Des travaux sont prévus en 2008 et incluent la construction de nouvelles toilettes.

03.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : J'espère que ce dossier sera finalisé en 2008.

L'incident est clos.

04 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la desserte de trains sur la relation Rodange-Virton" (n° 208)

04.01 Joseph Arens (cdH) : La SNCB souhaite revoir l'accord bilatéral entre la Belgique et le Luxembourg qui n'a pas été réexaminé lors de l'ouverture de la ligne Virton-Rodange. Les éléments qui plaident en faveur de cette opération sont en rapport avec les modalités de contrôle. Quelle est votre position face à cette situation ? Envisagez-vous d'accorder des compensations dans le cadre de la révision de l'accord bilatéral ?

04.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La SNCB est consciente du problème que pose la régularisation des titres de transport sur cette ligne. Le personnel de contrôle luxembourgeois dispose d'une information quant aux procédures à appliquer mais celle-ci semble encore comporter certaines lacunes. La SNCB prendra contact avec son homologue luxembourgeois dans ce cadre.

04.03 Joseph Arens (cdH) : Je suppose qu'étant en affaires courantes, il n'est pas simple pour vous de vous engager à revoir l'accord bilatéral en question.

04.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Vous avez certainement plus d'informations que moi en ce qui concerne la date à laquelle nous aurons un nouveau gouvernement ! Je ne peux donc pas répondre à votre question.

L'incident est clos.

05 Question de M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les dégâts aux installations ferroviaires à la suite d'une rupture de digue d'un bassin de boues de dragage aux environs du Deurganckdok le 23 septembre 2007" (n° 209)

05.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : À la suite d'une erreur humaine, une rupture de digue s'est produite le 23 septembre dans un bassin de boues de dragage du Deurganckdock. De ce fait, le trafic ferroviaire en provenance et à destination du quai pour conteneurs de PSA a été interrompu pendant deux jours. Le trafic ferroviaire a pu être rétabli, mais à faible vitesse, après des réparations provisoires.

À combien s'élèvent les dégâts totaux causés à l'infrastructure ferroviaire ? Les voies ont-elles été définitivement réparées depuis ? Quelle est la cause de la rupture de digue ? À qui les frais de réparation seront-ils portés en compte ?

05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les dégâts causés à l'infrastructure ferroviaire sont estimés à 35.000 euros à l'heure actuelle. La liaison ferroviaire a été remise en service le 25 septembre, avec une limitation de la vitesse à 10 km à l'heure parce qu'on craignait des effondrements. Le 3 octobre, cette vitesse a été augmentée à 20 km à l'heure et, le 12 octobre, la vitesse maximum initiale (40 km/h) a été réinstaurée. Les bas-côtés longeant la voie seront réaménagés dans les tout prochains jours. Infrabel ignore pour quelle raison exacte la digue s'est rompue. Les frais seront à charge du gouvernement flamand, qui est le maître d'ouvrage des travaux de dragage.

L'incident est clos.

Le **président** : Les questions n^{os} 215 à 217 et 232 de Mme Vissers sont reportées.

06 Questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'état d'avancement du dossier RER en Brabant wallon" (n° 224)

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avancement du chantier RER de la ligne 124 en Brabant wallon et les retards des trains sur le tronçon en travaux" (n° 380)

06.01 Valérie De Bue (MR) : Je souhaite avoir des informations sur l'avancement des travaux liés au RER sur les lignes 161 (vers Ottignies) et 124 (vers Nivelles). Combien de permis doit-on encore obtenir ? Quels sont les recours encore pendants ? Il est fait état de retard sur la ligne 161 pour la liaison avec Ottignies Sud. Quels sont-ils et quelles en sont les conséquences ? Quelle est la date prévue pour le début des travaux à Ottignies Nord ?

06.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Depuis plus de deux mois, on peut observer un retard presque systématique entre Bruxelles et Nivelles sur la ligne 124. S'agit-il d'une conséquence des chantiers en cours à Braine-l'Alleud et à Waterloo ou y a-t-il une autre raison ?

06.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Une demande de permis relative à la ligne 161 concernant la mise à quatre voies est à l'examen à la Région de Bruxelles ; le dossier de demande de permis complet relatif à la mise à quatre voies de la ligne 124 en Région de Bruxelles a été introduit ; le dossier de demande de permis relatif à la mise à quatre voies de la ligne 124 en Région flamande est à l'examen à la Région flamande.

En ce qui concerne l'avancement des travaux sur la ligne 161, les travaux sont en cours au sud d'Ottignies depuis le 1^{er} août 2006. La complexité des travaux a provoqué un retard de plus ou moins six mois qu'on tente de limiter par des mesures d'accélération. Au nord d'Ottignies, les travaux ont commencé le 5 novembre dernier, avec un léger retard en raison de problèmes rencontrés lors de l'examen des offres.

En ce qui concerne la ligne 124, les travaux sont en cours sur le tronçon Braine-l'Alleud Nord - Waterloo Sud depuis le 23 avril 2007. À Nivelles, les travaux ont commencé le 5 novembre dernier comme prévu.

06.04 Valérie De Bue (MR) : Avez-vous des informations relatives à la ligne 161 en Région flamande ?

06.05 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Sur la ligne 161, je n'ai que des informations relatives à la Région de Bruxelles.

06.06 Valérie De Bue (MR) : Peut-on garantir les dates d'achèvement des travaux fixées en 2015/2016 ?

Au départ, on parlait de 2011/2012 ...

06.07 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Le RER ne se situe pas qu'en Brabant wallon. Il y a aussi le nord, le sud et l'ouest de la capitale. Le rythme d'achèvement dépend de plusieurs facteurs. Ceci dit, le RER se réalise phase par phase. Certainement, dans le cours des années qui viennent, on verra la différence. Mais on ne peut dire quand ces travaux seront effectivement achevés. Probablement, en 2012, de nouvelles options seront-elles prises et, donc, les travaux ne seront jamais totalement terminés.

Le **président** : Le secrétariat de la commission fera parvenir aux membres une brochure précisant les différentes dates de finalisation pour l'ensemble du réseau RER.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- **M. Michel Doomst** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'information donnée aux guichets des gares de la SNCB" (n° 235)

- **M. Francis Van den Eynde** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'enquête de Test-Achats sur l'exactitude de l'information donnée aux guichets des gares" (n° 243)

07.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : L'organisation de consommateurs Test-Achats se plaint de la piètre qualité des informations fournies aux guichets de la SNCB. Il est nécessaire d'améliorer la formation du personnel.

Les nouveaux membres du personnel reçoivent-ils une formation suffisante à leur entrée en service ? Organise-t-on des sessions de formation annuelles ? Dans quelle mesure le personnel est-il tenu au courant des nouveautés ? En moyenne, quel est l'équipement informatique des guichets de la SNCB ?

07.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Selon un rapport publié par Test-Achats, dans un cinquième des gares, les voyageurs ne se voient pas vendre le billet le meilleur marché. La qualité des informations relatives aux indemnités en cas de retard laisse également à désirer. Quelles mesures va-t-on prendre pour améliorer la situation ?

07.03 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les services de la SNCB examinent minutieusement l'étude de Test-Achats. On essaiera de prendre des mesures pour éviter de tels résultats.

Dans la situation actuelle, une grande attention est effectivement accordée à la formation du personnel de vente parce qu'il s'agit d'un facteur très important dans le cadre d'un service de qualité.

Depuis 1991, les employés suivent une formation approfondie, ainsi que le personnel transféré au service de vente. Une formation continuée permanente est en outre assurée.

Les guichetiers sont aussi informés en permanence des nouveautés ou des adaptations par le biais de diverses publications, de l'intraweb et de messages électroniques, envoyés par le système informatique SABIN.

La vente aux guichets est actuellement effectuée par le biais de deux systèmes informatiques. Les terminaux SABIN, déjà anciens, sont progressivement remplacés par des pc. La reconversion sera terminée en 2008. Par le biais du pc, les vendeurs ont accès à l'intraweb où figurent les fiches de production, les horaires et les modules de prix. Afin de satisfaire au mieux les clients, on essaie dès à présent d'installer quelques pc dans chaque point de vente dans l'attente du remplacement de l'ensemble des terminaux SABIN. Tous les problèmes devraient être résolus dans le courant de 2008.

07.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Selon le secrétaire d'État, tout va donc pour le mieux à la SNCB. On y investit dans la formation mais les résultats se font attendre. C'est pourquoi j'insiste sur la nécessité d'une amélioration.

07.05 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les résultats de l'étude réalisée par Test-Achats

sont actuellement analysés. On examine comment les problèmes peuvent être résolus à court terme. Je n'ai jamais nié les constats effectués par Test-Achats ou prétendu que tout allait pour le mieux.

07.06 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Le rapport de Test-Achats date déjà d'il y a un mois. Des mesures auraient déjà pu être prises. Le passager de la SNCB a droit au tarif le plus avantageux. La structure tarifaire est très complexe et la SNCB doit mieux informer ses clients à ce sujet.

L'incident est clos.

08 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le blocage des voies à la gare de Bruxelles-Midi par des délégués syndicaux de la FGTB" (n° 242)

08.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Lors de la grève dans les chemins de fer, le 26 octobre 2007, une série de militants de la FGTB ont occupé les voies à Bruxelles-Midi. Cette situation est dangereuse non seulement pour les intéressés mais aussi pour les voyageurs. La loi interdit, en effet, de circuler sur les voies et elle est applicable à tous sans exception.

Quelles mesures ont été prises à l'égard des militants en question ? Comment évitera-t-on ce type de situation à l'avenir ?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les grévistes ont quitté les voies 45 minutes après que la direction de la gare le leur a demandé. De précédents exemples de recours à la police pour libérer les voies montrent par ailleurs que cette dernière opte également pour une solution pragmatique dans le but d'éviter l'escalade. Il n'est dès lors pas certain qu'elle aurait libéré plus rapidement les voies.

Il est évidemment interdit de se rendre à pied sur des voies en service. Si les militants courent des risques, les voyageurs sont quant à eux en sécurité. Lorsqu'une personne est signalée sur les voies, le trafic ferroviaire est suspendu ou l'on applique la procédure de conduite prudente.

08.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Je ne partage pas votre optimisme. Il y a toujours des risques. Il serait souhaitable que les syndicats ne mènent plus jamais de telles actions.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **M. Jan Peeters au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les nouveaux horaires de la SNCB pour la ligne Turnhout-Bruxelles" (n° 297)**

- **M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les plaintes relatives à l'offre ferroviaire en Campine" (n° 314)**

- **M. Servais Verherstraeten au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les problèmes qui résultent en Campine du nouvel horaire de la SNCB applicable à partir du mois de décembre" (n° 365)**

09.01 Jan Peeters (sp.a-spirit) : Le nouvel horaire applicable à partir du 1^{er} décembre 2007 signifiera pour de nombreux voyageurs de la Campine une détérioration de l'offre ferroviaire. Durant l'heure de pointe du matin et du soir, il ne subsistera qu'un seul train correspondant aux besoins des voyageurs en provenance de Turnhout à destination de Bruxelles.

Au cours de la réunion de commission d'il y a quelques semaines, le secrétaire d'État nous a fourni une explication technique revenant à dire que cette liaison pâtirait de l'amélioration de la liaison entre la Campine septentrionale et orientale, et Anvers. La concertation annoncée avec les usagers a été décevante. Après avoir soumis le problème à la SNCB, les voyageurs se sont vu signifier que l'on ne peut jamais répondre aux desiderata individuels d'une commune ou d'une région déterminée et qu'il se trouve qu'un horaire à la carte n'est pas possible.

La SNCB nie-t-elle qu'après l'entrée en vigueur du nouvel horaire en décembre, la liaison Turnhout-Bruxelles sera encore plus mauvaise qu'auparavant ? La SNCB est-elle disposée à adapter ce nouvel horaire ou, du moins, à prévoir des voitures supplémentaires ? N'est-il pas consternant que sur son site web, la SNCB avertisse déjà ses clients que les trains des heures de pointe en provenance de Turnhout manqueront de places assises ?

Il est indéniable que ces dernières années, les liaisons ferroviaires en provenance et à destination de la Campine se sont globalement améliorées, amélioration que les Campinois apprécient manifestement puisque le nombre de passagers est en constante augmentation. Aussi est-il à espérer que le secrétaire d'État puisse apporter une solution aux inévitables difficultés qu'engendrera la nouvelle liaison Turnhout-Bruxelles.

09.02 Stefaan Van Hecke (Écolo-Groen!) : Le problème posé par l'insuffisance de la liaison ferroviaire directe entre la Campine et Bruxelles ne date pas d'hier et le nouvel horaire ne résout rien, bien au contraire. Les trains qui circulent sur cette liaison ont des retards presque quotidiennement, ils offrent aux voyageurs trop peu de places assises, ils n'assurent une liaison que toutes les heures et les passagers sont informés insuffisamment en cas de retard. À partir de Lierre, de très nombreux voyageurs se rendant à Bruxelles doivent se tenir debout et il en va de même pour celles et ceux qui embarquent à Bruxelles-Nord pour se rendre à Turnhout. C'est inadmissible car ces voyageurs ont acheté comme les autres un titre de transport onéreux !

Pourquoi modifiera-t-on prochainement les horaires ? Quel est le pourcentage de ponctualité du train en provenance de Turnhout à Bruxelles ? Pourquoi les retards sont-ils si nombreux sur cette ligne ? Quelle sera la capacité déployée en termes de voitures ? Pourquoi n'existe-t-il qu'une liaison directe entre Turnhout, Herentals, Lierre et Bruxelles ? Le nombre de liaisons directes pourrait-il encore être augmenté ? De quelles autres solutions les Campinois disposent-ils pour rejoindre Bruxelles à temps ? (*Colloques et sourires*)

09.03 Servais Verherstraeten (CD&V - N-VA) : En conséquence du nouvel horaire, un seul train utilisable permettra encore d'assurer dans les temps le transport des navetteurs de la Campine vers leur lieu de travail à Bruxelles, à l'heure de pointe matinale. À présent déjà, de sérieux problèmes de capacité se posent, alors que le régime actuel et plus avantageux est encore en vigueur. Cela promet pour l'avenir. Il serait dès lors logique d'augmenter dès à présent le nombre de voitures sur cette liaison. La SNCB a d'ailleurs déjà indiqué que des problèmes se poseraient après l'entrée en vigueur du nouvel horaire. C'est tout de même inouï !

Une adaptation du nouvel horaire est-elle envisageable à court terme ? La SNCB a plusieurs fois procédé à des aménagements dans le passé après qu'il s'était avéré que l'horaire posait problème. Il est crucial d'augmenter le nombre de trains aux heures de pointe, principalement.

09.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : À propos des aspects techniques de la liaison directe Turnhout-Bruxelles et des nouveaux horaires, j'ai répondu dans le détail lors de la précédente réunion de la commission et je ne vais donc pas me répéter.

Il ressort de mes pourparlers avec la SNCB à propos de ce dossier que la SNCB est parfaitement consciente des problèmes présents et à venir sur cette ligne. Le nombre de voitures à impériale passera de six à neuf pour le train de pointe arrivant à Bruxelles à 8 h 12, ce qui devrait suffire à faire face au succès attendu pour cette liaison. À partir du 10 décembre, la SNCB prévoit une période de stabilisation. Ensuite, la situation sera évaluée et la nécessité d'augmenter davantage encore la capacité sur cette ligne sera examinée.

L'élaboration de nouveaux horaires est une tâche complexe et il n'est pas évident, dès lors, de les modifier encore par la suite. Aucun changement n'interviendra donc en première instance mais le passé a déjà montré que de petites modifications peuvent être apportées rapidement lorsqu'elles s'imposent clairement.

09.05 Jan Peeters (sp.a-spirit) : Cette réponse constitue un emplâtre sur une jambe de bois. J'apprécie les efforts fournis par le secrétaire d'État pour accroître la capacité à bord du train de l'heure de pointe de 7h03 ; cette capacité accrue permet aux abonnés de Herentals et de Lierre de disposer éventuellement d'une place à bord de ce train. Le démantèlement de la ligne ne peut pas être tel que les gens n'ont plus de place à bord

de l'unique train. Trop peu de trains roulent actuellement aux heures de pointe sur la ligne Turnhout-Bruxelles. Je reviendrai sur ce problème car je déplore que la SNCB ne propose aucune solution.

09.06 Stefaan Van Hecke (Écolo-Groen!) : Je me réjouis que la capacité du seul train en service soit accrue mais le problème fondamental n'est effectivement pas résolu. Des trains supplémentaires doivent être mis en service aux heures de pointe de la matinée et de la soirée. Beaucoup d'usagers prolongent de fait leur journée de travail d'une heure. Il faudrait examiner la mise en service d'un train supplémentaire.

09.07 Servais Verherstraeten (CD&V - N-VA) : L'accroissement de la capacité à neuf rames est positif mais ne suffira pas. Cette capacité correspond en effet à un millier de personnes à peine alors que la région représente déjà 1.200 abonnements vers Bruxelles. J'espère que l'accrochage d'un nouveau train à impériale n'est pas la seule solution envisagée mais que les horaires seront également adaptés si nécessaire. La SNCB devrait examiner la possibilité de faire rouler au moins deux trains sur le trajet aller aux heures de pointe du matin et deux trains sur le trajet retour le soir. L'expérience a montré que lorsque la SNCB répond positivement aux demandes de cette région, les lignes deviennent un succès, ce qui n'est d'ailleurs guère surprenant, compte tenu de la pénurie de trains dans cette région.

L'incident est clos.

10 Question de M. Georges Gilkinet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les nouveaux livreurs de courrier à temps partiel" (n° 239)

10.01 Georges Gilkinet (Écolo-Groen!) : Le nouveau plan stratégique d'entreprise de La Poste prévoit la mise en place de tournées courtes et serait accompagné de la création d'un nouveau statut chez les postiers. Cette flexibilité accrue demandée au personnel ainsi que le recours massif au temps partiel m'inquiètent au plus haut point. Sous quel statut seront engagées les personnes effectuant des tournées courtes ? Dans quelle mesure La Poste poussera-t-elle ses employés à travailler à temps partiel ? Pouvez-vous garantir qu'il n'y aura pas de licenciement sec d'ici 2009 ? Comment une telle réforme peut-elle favoriser un service public de qualité alors que la pression du rythme de travail affecte les travailleurs, que la majorité des plaintes formulées le sont à l'encontre du personnel intérimaire et que la fermeture de nombreux bureaux en réduit l'accès notamment en milieu rural et dans les quartiers socio-économiquement défavorisés ?

10.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Suivant son plan d'entreprise, La Poste prévoit d'engager des travailleurs en vue d'effectuer des tournées courtes pour répondre à la concurrence qui risque probablement de recourir à des faux indépendants. Le plan d'entreprise a été présenté à la commission paritaire, comme cela est prévu légalement. Ce plan doit encore être décliné avec des projets concrets en concertation avec les partenaires sociaux. Il me semble par conséquent prématuré de répondre à la question relative au statut des personnes qui pourraient être engagées pour effectuer ces tournées courtes.

La Poste m'a indiqué qu'elle respectera toujours le volontariat dans le cadre du travail à temps partiel. Le plan d'entreprise 2008-2009 mis à jour indique qu'il n'y aura pas de licenciement sec. Cet engagement est pris en fonction des hypothèses de base sur lesquelles le plan stratégique est fondé, en particulier l'instauration par le gouvernement d'un cadre régulateur équilibré. La décision en incombera au nouveau gouvernement.

10.03 Georges Gilkinet (Écolo-Groen!) : Je me réjouis d'entendre que des décisions ne sont pas encore prises. La Poste devra s'adapter à un contexte de concurrence que nous n'avons que partiellement choisi. L'avenir de La Poste est de se démarquer par la qualité de son service, sa capacité d'innovation, son éthique de service public, la motivation de ses employés plutôt que d'appliquer les mêmes recettes de dumping social que le secteur privé.

Ces modifications doivent effectivement être encadrées par des lois et une réglementation protégeant les services publics. J'espère que l'on pourra aboutir à ce cadre de régulation qui permet de protéger mieux le service public d'une concurrence non seulement déloyale mais également dommageable sur le plan social.

L'incident est clos.

11 Question de M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la modification des horaires de la SNCB pour les liaisons avec Beveren" (n° 304)

11.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le nombre de trains en direction et en provenance de Beveren va être considérablement réduit, bien que Beveren occupe la quatrième position sur la liste du nombre d'habitants des communes de Flandre orientale. Après le 9 décembre, le dernier train en direction de Beveren quittera la gare de Gand-Saint-Pierre à 21 h 05 au lieu de 22 h 25. Le *Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers* a déjà demandé une adaptation. À partir du 10 décembre, la liaison rapide vers Bruges et Ostende sera également supprimée. Il y aura deux correspondances au lieu d'une. Nul n'ignore que les nouveaux horaires seront communiqués officiellement dans les prochains jours mais entre-temps les horaires peuvent déjà être consultés sur le site internet de la SNCB.

Ces informations sont-elles exactes ou des adaptations seront-elles encore effectuées ?

11.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'introduction de nouveaux horaires requiert toujours un changement d'habitudes de la part d'un certain nombre de voyageurs. Il y aura effectivement une correspondance supplémentaire sur la liaison Ostende-Beveren les jours ouvrables. On ne dénombre toutefois que quatre titulaires d'abonnements à destination de Bruges et un seul voyageur à destination de Zeebrugge par jour. On vend en moyenne onze billets à destination d'Ostende et trois à destination de Bruges par jour. Il s'agit par conséquent d'un flux de voyageurs très limité.

L'information concernant le train du soir au départ de Gand est incorrecte. La dernière liaison Gand-Beveren partira à 22 h 48. Le trajet sera allongé en raison du changement de train à Sint-Niklaas. Là encore, le nombre de passagers concernés est réduit.

Le groupe de voyageurs le plus nombreux au départ de Beveren à destination de Gand et d'Anvers bénéficiera d'améliorations. Il y aura une liaison directe supplémentaire entre Beveren et Gand à 7 h 05 et à 8 h 05. Au départ d'Anvers, il y aura un arrêt supplémentaire à Beveren à 16 h 48 et à 17 h 48.

11.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : On peut s'étonner des critiques du BTTB à l'égard des modifications. Je m'interroge aussi à propos de la communication qui a entouré les changements. Il subsiste des hiatus. A quand une nouvelle conférence de presse pour annoncer le nouvel horaire ?

11.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Une telle conférence aura lieu avant la fin du mois.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le maintien du bureau de poste de Melsele" (n° 307)**

- **Mme Barbara Pas au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture du bureau de poste de Saint-Gilles-lez-Termonde" (n° 337)**

- **M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la fermeture de bureaux de poste" (n° 366)**

12.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : La fermeture annoncée du bureau de poste de Melsele, une commune fusionnée de Beveren, en a surpris plus d'un. La Poste s'était engagée à ne pas fermer de bureaux avant que soit intervenue une solution de remplacement sous la forme de Points Poste. À Melsele, toutefois, on n'a trouvé aucun candidat désireux d'exploiter un Point Poste dans son commerce. D'après un porte-parole de La Poste, le bureau de Melsele fermera ses portes dans tous les cas, qu'il y ait ou non un Point Poste.

Le secrétaire d'État interviendra-t-il pour que le bureau de poste de Melsele soit maintenu ? Un Point Poste

paraît insuffisant, en effet, pour garantir la prestation de services dans une commune fusionnée de plus de 10.000 habitants.

12.02 Barbara Pas (Vlaams Belang) : La fermeture annoncée du bureau de poste de Saint-Gilles-lez-Termonde, une commune fusionnée de Termonde comptant plus de 10.000 habitants, a suscité un vif mécontentement parmi la population.

Le secrétaire d'État est-il disposé à revenir sur cette décision ? Quand la fermeture est-elle prévue ? Si le bureau est malgré tout fermé, il faudra au moins le remplacer par un Point Poste occupant une situation centrale. La Poste a-t-elle un projet concret dans ce sens à Saint-Gilles-lez-Termonde ? Quelles mesures ont été prises pour s'assurer que le bureau situé Oude Vest, à Termonde, pourra absorber le volume d'activité supplémentaire consécutif à la fermeture du bureau de Saint-Gilles ?

12.03 Stefaan Van Hecke (Écolo-Groen!) : En dépit des promesses faites par La Poste, toutes les fermetures de bureaux de poste n'ont pas été compensées par l'ouverture d'un Point Poste dans les environs immédiats. Je puis citer l'exemple du bureau de poste du quartier Florawijk à Merelbeke, déjà fermé depuis 19 mois sans qu'aucun Point Poste n'ait vu le jour dans les environs.

Est-il raisonnable de fermer un bureau de poste avant d'ouvrir un Point Poste ? Cette méthode correspond-elle aux objectifs premiers de La Poste ?

Quelles mesures le secrétaire d'État a-t-il prises pour éviter ce problème ?

Pourquoi l'ouverture d'un Point Poste dans le quartier Florawijk se fait-elle attendre depuis si longtemps ? Vaut-on en ouvrir un très prochainement ?

12.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai, précédemment déjà, répondu en détail à des questions sur les Points Poste. Je répète une fois de plus que La Poste doit prendre sans délai des mesures d'économie pour pouvoir affronter la concurrence. Elle a opté pour une restructuration sans licenciements secs. Par ailleurs, la fermeture de bureaux déficitaires ne constitue pas une nouveauté : cela fait plus de cinq ans que La Poste applique cette politique. Mon prédécesseur et moi-même avons contraint La Poste à maintenir 1.300 points de vente mais en en modifiant la structure. La moitié a dû être remplacée par des Points Poste.

Les Points Poste reposent sur une collaboration avec un partenaire privé, ce qui permet de continuer à offrir 90 % des services tout en maintenant des heures d'ouverture nettement plus larges, ce qui profite donc également au client.

En ce qui concerne Melsele et Sint-Gillis Dendermonde, aucune fermeture n'interviendra dans la situation actuelle. Les auteurs des questions devront interroger mon successeur en ce qui concerne l'avenir.

Il a été convenu avec La Poste qu'aucun bureau de poste ne fermerait en l'absence d'une alternative. À ma connaissance, La Poste a scrupuleusement respecté cet engagement. En ce qui concerne les situations locales, La Poste communique d'ailleurs en premier lieu avec les administrations communales. La Poste prendra prochainement contact avec les administrations communales des communes concernées.

À Merelbeke, la situation est différente. Le bureau du quartier Flora devait de toute façon être fermé parce que le bâtiment était vétuste et peu sûr. À cet égard, on n'a pas songé à l'ouverture d'un Point Poste parce que ce concept se situait encore en phase de test à l'époque. La Poste s'est en revanche engagée à ouvrir un Point Poste à cet endroit dès que possible. Le dossier a toutefois pris du retard en conséquence du rachat du partenaire sélectionné. Je puis toutefois vous annoncer que le nouveau Point Poste de l'AD Delhaize dans la Fratersstraat s'ouvrira la semaine prochaine.

12.05 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le secrétaire d'État a beau se référer à la nécessité de réaliser des économies, il ne faut pas oublier l'aspect social du problème. La fermeture du bureau de poste d'une commune oblige les clients à se rendre, souvent en voiture, dans le bureau d'une autre commune où ils effectueront également leurs courses.

Les propos du secrétaire d'État contredisent les déclarations d'un porte-parole de La Poste. Ce dernier a en

effet affirmé que le bureau de poste de Melsele fermerait en tout état de cause. Qui dois-je croire ?

12.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je suppose qu'il s'agit d'une question rhétorique ? Je m'en tiens à mes déclarations.

12.07 Barbara Pas (Vlaams Belang) : Je me joins au précédent orateur pour souhaiter le respect des promesses. Il convient d'ouvrir un Point Poste avant d'envisager toute fermeture.

Il est également possible de réaliser des économies sans pénaliser le consommateur final. Pensons à cet égard à la distorsion communautaire au niveau des centres de tri postal.

12.08 Stefaan Van Hecke (Écolo-Groen!) : J'aspire à l'ouverture du Point Poste. Dix-neuf mois d'absence des services de La Poste constituent une période très longue. J'espère que ce type de problème ne se reproduira plus.

En définitive, la fermeture de bureaux déficitaires n'était qu'une conséquence logique de la suppression progressive des services dans ces bureaux. J'espère que le niveau des services proposés suivra à nouveau une courbe ascendante.

12.09 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Il en va déjà ainsi actuellement.

12.10 Le président : Les questions relatives à la fermeture de bureaux de poste furent particulièrement nombreuses, lors de la dernière législature ; le secrétaire d'État avait alors consacré un exposé aux principes généraux repris dans le contrat de gestion. M. Thys viendra prochainement nous expliquer la stratégie de la Poste en la matière.

L'incident est clos.

13 Question de M. Georges Gilkinet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'avenir de la dalle de la gare de Namur" (n° 315)

13.01 Georges Gilkinet (Écolo-Groen!) : Selon certains échos, les desiderata de la Ville de Namur, qui considère qu'un élargissement de la dalle de la gare serait préjudiciable au tissu commercial, ne seraient pas pris en compte par la SNCB. Qu'en est-il ? Quelles sont les intentions de la SNCB ? Le cahier des charges a-t-il été lancé ? Quel est le délai de réponse ?

13.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Un contact a eu lieu entre la Ville de Namur et la SNCB-Holding, qui m'assure qu'elle a repris bon nombre des recommandations des autorités communales. Le dossier inclus dans le cahier des charges et les plans généraux du site ont été envoyés le 8 octobre au promoteur concerné, qui devra déposer une proposition pour le 25 février prochain.

13.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : C'est une bonne nouvelle, le Collège communal jugera sur pièces. Je suppose que le cahier des charges lui a été transmis.

L'incident est clos.

14 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les obligations déontologiques des personnes en contact avec le public dans les Points Poste et le respect de la confidentialité des démarches" (n° 316)

14.01 David Lavaux (cdH) : Un justiciable s'est trouvé en difficulté lors du retrait d'un recommandé dans un grand magasin, où ni l'agencement des lieux ni le comportement de la caissière concernée n'étaient de nature à garantir la discrétion souhaitable.

Quelles sont les dispositions prises pour garantir la confidentialité des démarches dans un Point Poste ? Des aménagements des lieux ne sont-ils pas souhaitables ? Ainsi qu'un code de déontologie à l'intention des

personnes en contact avec la clientèle ?

14.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : La Poste tient à présenter ses excuses si une transaction ne s'est pas déroulée avec la discrétion voulue et vous invite à lui faire part des cas similaires dont vous auriez eu vent. Préalablement à l'ouverture d'un Point Poste, un plan d'aménagement des lieux est convenu avec le partenaire et une formation est organisée par la Poste pour chaque collaborateur du partenaire concerné, qui signe en outre une déclaration relative au secret des lettres et de la vie privée des clients.

L'incident est clos.

Le **président** : A la demande de leurs auteurs, les questions n^{os} 323 de M. Delizée et 334 de M. Chastel sont reportées.

15 Question de M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les mesures envisagées dans la lutte contre les nuisances sonores occasionnées à Melsele par la ligne de transport de marchandises 10 qui dessert le port du pays de Waas" (n° 349)

15.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Après la mise en service du Deurganckdok, nous nous attendons au cours des prochaines années à une croissance du volume des transports ferroviaires en provenance et en direction du port du Pays de Waas.

Or ce trafic de marchandises transite notamment par Melsele et provoque de plus en plus de nuisances sonores. Auparavant, les riverains ne devaient subir que quelques trains par jour mais leur nombre devrait atteindre désormais la centaine et il y aurait en plus 160 longs trains de marchandises quotidiens.

Le député permanent responsable de Flandre-Orientale devait écrire tant à Infrabel qu'au secrétaire d'État pour leur demander de prendre des mesures de nature à optimiser la qualité de la vie le long de la ligne empruntée par ce trafic de marchandises.

Le secrétaire d'État a-t-il reçu sa lettre ? Quelles dispositions prendra-t-il pour limiter les nuisances sonores le long de cette ligne ?

15.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La SNCB fait savoir que le trafic de marchandises sur cette ligne augmentera effectivement jusqu'en 2012, année où le tunnel du Liefkenshoek pourra être mis en service. Il s'agira de 80 à 90 trains par jour. Après 2012, le trafic de marchandises sur cette ligne diminuera de nouveau jusqu'à atteindre le nombre actuel de trains.

En 2003, les rails courts de cette ligne ont été remplacés par d'autres qui ont permis de réduire les nuisances sonores, malgré la vitesse plus élevée des trains. Pour des mesures allant au-delà, nous attendons que la Région flamande cartographie les nuisances sonores causées par le trafic ferroviaire sur la ligne 59. Ensuite, nous établirons un programme d'action.

15.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Mes chiffres proviennent d'un débat au conseil provincial de Flandre orientale. Le député compétent, Peter Hertog, devait adresser un courrier à ce sujet au secrétaire d'État. L'a-t-il fait ? Le secrétaire d'État partage-t-il le point de vue du député à ce sujet ?

15.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je ne suis informé de rien à ce propos.

L'incident est clos.

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