

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

van

WOENSDAG 13 FEBRUARI 2008

Namiddag

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

du

MERCREDI 13 FÉVRIER 2008

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.06 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer **Josy Arens** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de seniorenbiljetten" (nr. 1260)
- de heer **André Perpète** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de uurbeperking voor het seniorenbiljet van de NMBS" (nr. 1725)

01.01 Josy Arens (cdH): De 65-plussers vinden het jammer dat zij het seniorenbiljet slechts op bepaalde uren van de dag mogen gebruiken. Door deze beperking worden bepaalde excentrisch gelegen gebieden extra benadeeld. Om nieuwe reizigers aan te trekken, had minister Isabelle Durant deze beperkingen voor andere vervoersbewijzen afgeschaft, zonder dat dit ervoor gezorgd heeft dat de pendeltreinen stampvol kwamen te zitten.

Hoe staat u tegenover die discriminerende situatie? Zal u maatregelen in dat verband nemen?

01.02 André Perpète (PS): Door de beperkingen op het seniorenbiljet, dat door de NMBS aan 65-plussers tegen een voordeeltarief wordt aangeboden, wordt er minder gebruik gemaakt van dat vervoerbewijs. Eén van die beperkingen werkt bijzonder ontradend voor de inwoners van de meest afgelegen gebieden: men mag pas vertrekken na negen uur 's ochtends.

Die beperking werd evenwel opgeheven voor andere vervoerbewijzen die mogelijk door veel meer reizigers worden gebruikt.

Hoeveel personen hebben in 2007 een seniorenbiljet gekocht? Zal de door ons gevraagde afschaffing van de uurbeperking volgens u tot overvolle treinen leiden en op bepaalde tijdstippen een capaciteitsuitbreiding vereisen? Gelet op het gelijkheidsbeginsel in het kader van de openbare dienstverlening vraag ik me af of de uurbeperking voor het seniorenbiljet niet moet worden herzien opdat alle reizigers dezelfde voordelen zouden genieten.

01.03 Minister Inge Vervotte (Frans): De tarifiering maakt deel uit van de onderhandelingen in het kader van het beheerscontract. Ik zal een beslissing nemen zodra de NMBS me over de gevolgen van dergelijke maatregel heeft geïnformeerd.

01.04 Josy Arens (cdH): De politieke wil is duidelijk aanwezig en ik ben ervan overtuigd dat de treinen niet afgeladen vol zullen zitten met senioren.

01.05 André Perpète (PS): Als u het risico op overvolle treinen te groot vindt, stel ik voor dat men de uurbeperking op zijn minst afschaft voor de meest benadeelde reizigers, namelijk zij die het verst van Brussel wonen.

Het incident is gesloten.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Willem-Frederik Schiltz** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de slechte dienstverlening van de NMBS in Brussel ten opzichte van het internationaal reizigerspubliek" (nr. 1294)

- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen inzake onthaal en signalisatie in het station Brussel-Nationaal-Luchthaven in Zaventem" (nr. 1770)

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het station Brussel-Nationaal-Luchthaven in Zaventem wordt vooral gebruikt door buitenlanders die Brussel en België bezoeken. Die toeristen uit China, Japan, Noord- en Zuid-Amerika, enz., verbazen er zich dan ook over dat ze bij het verlaten van de luchthaven van de hoofdstad van Europa, in het station enkel in het Nederlands opgestelde dienstregelingen en andere aanwijzingen aantreffen en door het stationspersoneel uitsluitend in het Nederlands te woord worden gestaan. Dat zorgt uiteraard voor de nodige moeilijkheden, maar geeft ook een bekrompen indruk van Brussel, België en zelfs van Europa.

Zou de informatie niet in de drie landstalen – of zelfs in andere talen – moeten worden aangebracht? Moet er niet voor gezorgd worden dat de personeelsleden met wie de buitenlanders in contact komen, een van de landstalen en de Engelse taal machtig zijn?

02.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Onze hoofdstad wordt dagelijks geconfronteerd met duizenden nationale en internationale reizigers. De dienstverlening van de NMBS, vooral in het ondergrondse station van de luchthaven Zaventem, is niet aangepast aan de noden van zo'n internationaal publiek. Zo wordt er niet gecommuniceerd in het Engels, is er geen stads- of metroplan te vinden en treft men nergens een bord aan met informatie over de verschillende over- en uitstapmogelijkheden in Brussel. Bovendien treft men op de Brussels Airport Express nauwelijks conducteurs aan om informatie te vragen.

Hoe komt het dat de NMBS haar dienstverlening niet heeft aangepast aan het internationale reizigerspubliek? Beschikt de NMBS over voldoende personen en middelen om deze aanpassing alsnog door te voeren?

02.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het internationaal imago van de NMBS is inderdaad belangrijk.

De NMBS-holding zal dan ook samen met Brussels Airport Company het nodige doen om de weg naar het treinstation door signalisatie beter aan te duiden.

De standaard mondelinge aankondigingen in het station Brussel-Nationaal-Luchthaven gebeuren volgens afspraak in principe in het Nederlands, het Frans, het Duits en het Engels aan de hand van vooraf opgenomen aankondigingen. Uitzonderlijke aankondigingen gebeuren echter vanuit het station Leuven, waar eentalig Nederlandstalig personeel de functie van speaker uitoefent.

(Frans) De Vaste Commissie voor Taaltoezicht staat toe dat de mededelingen in stations die veel internationale reizigers over de vloer krijgen in vier talen gebeuren. Dat is het geval voor het station Brussel-Nationale Luchthaven, ondanks het feit dat dit station zich op het grondgebied van een gemeente in een eentalig gewest bevindt.

(Nederlands) Een stadsplan van Brussel werd in de stationshal vlakbij de toiletten opgehangen.

De NMBS zal voor Brussels Airport de volledige informatieverstrekking aan de reizigers analyseren en evalueren om ze nog te verbeteren. Het gaat dan over real time-informatie, het verkeer, informatie met betrekking tot de NMBS-reisformules, de dienstregelingen van de treinen en informatie over complementair openbaar vervoer.

Wat de informatieverstrekking over de stad Brussel en het openbaar vervoer betreft, zal de NMBS de betrokken instanties raadplegen. Op die manier kan in de toekomst een gezamenlijk informatieconcept aan de reiziger worden aangeboden.

02.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): De minister heeft te kennen gegeven dat ze dit probleem wil oplossen.

We zullen de verbeteringen die ze tijdens de komende maanden kan aanbrengen met aandacht volgen.

02.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ik neem akte van de goede intenties, maar het blijkt dat real time-aanpassingen voornamelijk gebeuren vanuit Leuven.

02.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): In uitzonderlijke situaties kan dat gebeuren, maar dit is zeker niet de regel.

02.07 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ik hoop dat in de toekomst ook in deze uitzonderlijke gevallen de verschillende talen aan bod kunnen komen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de mogelijke realisatie van een grensoverschrijdende spoorwegverbinding tussen de Limburgse industrieregio's Genk/Hasselt (Belgisch-Limburg) en Sittard/Geleen (Nederlands-Limburg)" (nr. 1327)

03.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat opperde het idee om de industriezones Genk-Hasselt en Sittard-Geleen over de landsgrenzen heen te verbinden via de zogenaamde Fenix-spoorlijn. Er zouden ook al investeerders gevonden zijn.

Is de minister op de hoogte van de plannen van onze noorderburen? Is er al overleg geweest? Wat is haar mening? Gaat het om een goedkoop alternatief voor de IJzeren Rijn?

Zal de minister contact opnemen met de buitenlandse investeerders? Bestaan er studies betreffende de sociaaleconomische invloed van een dergelijk project op de regio? Is de minister bereid om een dergelijke studie te bestellen?

03.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het Fenix-project is voor 100 procent een privéproject. Infrabel werd nooit gecontacteerd en beschikt over geen enkele informatie. Wel is er op 31 januari een informatief contact geweest tussen mijn departement en River to Success, de bedenker van dit project. Het project wordt door de Nederlanders niet beschouwd als een alternatief voor de IJzeren Rijn, ik vel voorlopig geen oordeel.

03.03 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Denkt de minister dat de Nederlanders de IJzeren Rijn op de lange baan willen schuiven of zelfs helemaal afvoeren? De investeerders komen vooral uit Nederland, het initiatief is dus zeker niet Belgisch.

03.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb geen reden om te denken dat de Nederlanders de IJzeren Rijn willen afvoeren, maar dat zal verduidelijkt worden tijdens de geplande contacten binnenkort.

03.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Infrabel ondersteunt het project dus niet?

03.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Infrabel werd nog niet gecontacteerd.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "kindercrèches in de NMBS-stations" (nr. 1333)
- de heer **Michel Doomst** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de pendelcrèches" (nr. 1829)

04.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): In 2009 komt er vlakbij het station Charleroi-Zuid een crèche voor de kinderen van treinreizigers. Het is een gemeenschappelijk project van de NMBS, het Waalse Gewest, de Franse Gemeenschap en de stad Charleroi. In Gent circuleert ook zo'n plan.

Is de minister van mening dat dit nuttige initiatieven zijn die de combinatie werk en gezin kunnen vergemakkelijken? Plant de NMBS nog andere crèches in de buurt van andere steden? Waar? Waarom anders niet?

04.02 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Dit is een aantrekkelijk en leuk initiatief. De stad Gent zou het project in Gent financieren. In welke mate zijn de spoorwegen bereid om mee in dit project te investeren? Heeft de minister plannen om nog dergelijke projecten op te starten? Wanneer zal de crèche in Charleroi klaar zijn?

04.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik ben alle initiatieven die werk en gezin beter combineerbaar maken, genegen. Ze moeten echter wel allemaal uitvoerig op zinvolheid en haalbaarheid worden getest.

In Charleroi wordt inderdaad aan een crèche gewerkt met het fiat van een aantal autoriteiten van de NMBS Groep. Crèches in de buurt van grote stations is een interessante mogelijkheid, Charleroi wordt door de NMBS als een proefproject beschouwd. Het directiecomité van de NMBS Holding gaf zijn principieel akkoord om ruimte ter beschikking te stellen in de buurt van Charleroi-Zuid. Verder overleg met de initiatiefnemers moet nog volgen.

De NMBS liet een haalbaarheidsstudie uitvoeren over crèches in de buurt van stations, voor kinderen van personeel en van reizigers. De NMBS wil als actieve partner in samenwerking met de overheden proefprojecten starten.

Voor een crèche nabij Gent Sint-Pieters kreeg de NMBS nog geen aanvraag. Gerichte vragen of projecten zullen door de NMBS altijd met veel goede wil worden bekeken.

04.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): De NMBS staat positief tegenover de initiatieven, maar zal zelf niet het voortouw nemen, behalve misschien voor het eigen personeel. Als er vragen komen van lokale of regionale besturen zal de holding er positief tegenover staan.

04.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Uiteraard moet de nood aan opvang in die omgeving bekeken worden. Het is echter een goed initiatief om lokale overheden een instrument aan te bieden dat de combinatie werk en gezin gemakkelijker kan maken. Het is een veelbelovende initiatief.

04.06 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS neemt gaan afwachtende houding aan. Ze heeft een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren om na te gaan of proefprojecten zinvol waren. Concrete vragen zullen positief worden benaderd.

Het blijft belangrijk dat de lokale en de regionale overheden van bij het begin worden betrokken, niet het minst wegens de subsidiëring van de kinderopvang. Naast privé-initiatieven zijn er ook gesubsidieerde initiatiefnemers denkbaar.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande maatregelen tegen de geluidsoverlast bij de uitbouw van de GEN-lijn 50a te Itterbeek" (nr. 1335)

05.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Hoe is het gesteld met het weren van de geluidsoverlast in de omgeving van de site GEN-lijn 50a? Einde 2006 werd na overleg tussen de gemeente Itterbeek en Infrabel beloofd dat er in drie zones geluidschermen zouden worden geplaatst en dat voor sommige woningen in extra geluidsisolatie zou worden voorzien.

Hoe ver staat het met deze werken? Welke bijkomende maatregelen worden nog voorzien? Is er reeds overleg geweest tussen de gemeente Dilbeek en Infrabel? Heeft de minister enig idee van de kostprijs?

05.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het MER werd conform verklaard op 21 april 2006. De

aanbevelingen, opgenomen in het MER, worden integraal overgenomen in het aanvraagdossier en de stedenbouwkundige vergunningen en omgezet in concrete maatregelen, namelijk de bouw van geluidschermen en een bijkomende monitoring in een aantal minder dichtbewoonde straten, vooral in Dilbeek. Bijkomend overleg tussen Dilbeek en Infrabel hebben geleid tot een akkoord over bijkomende geluidschermen op een aantal plaatsen. Sinds de aflevering van de bouwvergunning is er geen overleg meer geweest.

De gemeente Dilbeek en drie buurtbewoners hebben een vernietigingsberoep ingesteld tegen het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) en de bouwvergunning.
De bijkomende investering wordt geraamd op 600.000 euro.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het PIDAAS-project" (nr. 1336)

06.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Vanaf 2013 moet het *Passengers Information Display And Audio System* van de spoorwegen, beter bekend als het PIDAAS-project, operationeel zijn. Is het proefproject al van start gegaan? Blijft het investeringsbudget van 16,5 miljoen euro gedurende zeven tot acht jaar ongewijzigd? Wat is de stand van zaken van dit project?

06.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het PIDAAS-project bestaat uit twee onderdelen: de ontwikkeling van een nieuw informatiesysteem in stations en stopplaatsen, en de vernieuwing en uitbreiding van de verouderde aankondigingsschermen.

De ontwikkeling van het nieuwe systeem verloopt in twee fases, met bijhorende testfases. Fabricom is hier volop mee bezig en zal eind 2008 een eerste prototype plaatsen. Deze planning hangt af van het concentratieprogramma van de zone Etterbeek en de bediening van de oproepinstallaties van Haren, Bordet, Evere, Meiser en Merode.

Tegen het einde van het eerste semester van 2009 gaat ook de testfase voor de visuele informatievervalsing van start voor de verschillende infoschermen van de stations binnen deze zone, beginnend met die van Brussel-Luxemburg en Brussel-Schuman. Eind 2009 zouden de eerste PIDAAS-systemen in exploitatie genomen moeten worden.

De volledige ontwikkeling van het systeem moet zijn afgerond in het eerste semester van 2010. Er zijn nu al ongeveer driehonderd moderne infoschermen in gebruik. Het oorspronkelijke budget blijft behouden.

06.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Met dit systeem zullen stipte treinen hopelijk ook stipt kunnen worden aangekondigd.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheid om vervoersbewijzen te verkopen via mobiele telefoon" (nr. 1337)

07.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): De gsm wint steeds meer aan belang in onze maatschappij. De mogelijkheid om vervoersbewijzen voor de trein via een sms te kopen, is dus geen slecht idee. In Duitsland werd dit al ingevoerd in 2006.

De vorige minister kondigde hierover een onderzoek aan. Hoe ver staat dat onderzoek?

07.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): De NMBS onderzocht een aantal bestaande systemen in het buitenland. Het gaat meestal om proefprojecten en anders bleef het aantal verkochte tickets beperkt.

Blijkbaar zijn er problemen op het vlak van de betaling, de gebruiksvriendelijkheid, de controle en de technologie.

In de loop van 2008 wil de NMBS een proefproject lanceren waarbij een ticket per sms zou kunnen worden verstuurd. De NMBS wil het systeem zo toegankelijk en eenvoudig mogelijk houden.

De verkoop aan de loketten in de stations blijft natuurlijk de belangrijkste peiler van de distributie. De ticketverkoop via internet, automaten en gsm zal verder worden ontwikkeld. Deze alternatieven zijn belangrijk om de verkoop van tickets op de treinen zelf verder te ontmoedigen. Om het distributienetwerk verder uit te breiden, zal de NMBS ook externe partners zoeken.

07.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Dat proefproject is een goed idee en kan ertoe bijdragen dat mensen sneller de trein zullen nemen in plaats van de auto. We moeten daarvoor alle communicatiemiddelen inschakelen.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Camille Dieu** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de spoorverbinding Bergen-Quévrain-Valenciennes" (nr. 1349)
- de heer **Eric Thiébaud** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen voor een tramlijn tussen Valenciennes en Quévrain" (nr. 2026)

08.01 Camille Dieu (PS): De realisatie van een spoorverbinding tussen Quévrain en Valenciennes is een oude eis van zowel de treinreizigers als het spoorwegpersoneel.

In mei 2005 verklaarde minister Landuyt in zijn antwoord op mijn vraag dat er in het beheerscontract met de NMBS een studie – in hoofdzaak over het reizigersverkeer – met betrekking tot de heropening van die lijn was opgenomen, in het verlengde van het uitschrijven van een bijzonder bestek door de SNCF om het dossier te kunnen afronden. B-Cargo toonde belangstelling voor dat project. Minister Landuyt wilde trouwens zo snel mogelijk werk maken van een project inzake goedkoop goederenvervoer.

In 2006 liet minister Tuybens me weten dat de Franse spoorwegen een privéconsultant hadden aangewezen, die met de NMBS en Infrabel contact heeft opgenomen. België diende in een begroting van twee miljoen euro te voorzien. De werken zouden in 2010 kunnen beëindigd worden.

Aan Franse kant is men onder het toezicht van Valenciennes Métropole met het openbaar onderzoek begonnen.

Het Franse project maakte, dankzij het succes van de tram te Valenciennes, sinds oktober 2006 een hele evolutie door. De tram zou de trein vervangen en zou in 2011 tot in Quévrain rijden, zodat Brussel en Valenciennes met elkaar zouden worden verbonden. Bent u voorstander van de heropening van de verbinding Quévrain-Valenciennes, waarvoor de Belgische investeringsbijdrage zeer beperkt is? De tram is uitsluitend voor het reizigersvervoer bestemd. Weet u of Frankrijk nog steeds interesse heeft voor een uitbating van die spoorverbinding voor goederenvervoer? Wat is het Belgische standpunt? Bent u van plan die grensoverschrijdende verbinding opnieuw in het volgende beheerscontract met de NMBS op te nemen?

08.02 Eric Thiébaud (PS): Ik ben burgemeester van de gemeente naast Quévrain en werd in die hoedanigheid gecontacteerd door de Franse overheid in verband met hun plan om het tramnet van Valenciennes uit te breiden en het door te trekken tot een punt tussen de Frans-Belgische grens en Quévrain.

Zo zou het economisch welvarende Valenciennes de momenteel ietwat slabakkende regio Bergen-Borinage nieuw leven kunnen inblazen. Die lijn zou ook een grote vooruitgang betekenen voor de reizigers vanuit Valenciennes en vanuit Nord-Pas-de-Calais en zou het centrum van Valenciennes op amper honderd minuten van Brussel brengen.

De SITURV (*Syndicat intercommunal des transports urbains de la région de Valenciennes*) komt in aanmerking voor twee miljoen euro uit Europese fondsen. Het Frans-Belgische dossier moet binnen een welbepaalde termijn worden ingediend, maar dat kan slechts gebeuren mits de Belgische overheid instemt met het gebruik van enkele honderden meters buiten gebruik gestelde spoorlijn tussen de grens en het

station van Quiévrain.

De voorzitter van de SITURV is de heer Decourrière, een voormalig Europarlementslid met nauwe banden met minister Borloo. Zijn dochter is minister in de Franse regering. Hij zou bereid zijn u samen met een Frans regeringslid te ontvangen teneinde een akkoord af te sluiten en dat in de media bekend te maken.

Wat is uw standpunt over dat project en de voorgestelde ontmoeting?

08.03 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): In het kader van het huidige beheerscontract loopt er een studie over een verbinding met het station van Valenciennes. De Franse overheid heeft verschillende scenario's bestudeerd.

In juli 2007 heeft de gemeente Quiévrain Infrabel op de hoogte gebracht van de plannen voor een tramverbinding tussen Valenciennes en Quiévrain. In november 2007 heeft Infrabel hierover vergaderd met de gemeentelijke diensten van Quiévrain. Sindsdien heeft Infrabel geen bericht meer ontvangen waarin bevestigd wordt dat men verder zou werken aan dat spoorwegproject.

Op dit moment wil Valenciennes Métropole liever dat er een tramlijn wordt aangelegd dan dat de spoorweg opnieuw in gebruik wordt genomen. Het gaat om een investering van 50 miljoen euro voor Frankrijk en slechts 2 miljoen euro voor ons.

Bij de start van het project heeft Frankrijk altijd te kennen gegeven dat het vooral geïnteresseerd is in reizigersvervoer, veeleer dan in goederenvervoer.

In dit dossier hangt alles in de eerste plaats af van de beslissingen die Frankrijk neemt, aangezien het bewuste baanvak vooral op Frans grondgebied ligt.

Op dit moment heb ik nog geen uitnodiging ontvangen voor een ontmoeting met de voorzitter van de SITURV.

08.04 **Camille Dieu** (PS): De spoorwijdte van een tramweg is niet dezelfde als die van een spoorweg. Het wordt wellicht een *light rail*. Dat vind ik goed, zolang dit geen grotere investeringen vergt dan diegene die werden begroot.

Als de tram er komt, dan is dat een goede zaak, maar hoe zit het met het goederenvervoer? Bestaat er een studie hierover? Is dit project nog altijd even noodzakelijk als in 2003 werd vastgesteld?

08.05 **Eric Thiébaud** (PS): Ik denk dat de minister binnen twee dagen een uitnodiging zal ontvangen van de voorzitter van de SITURV.

De Fransen nemen liever de tram, die veel succes heeft in het centrum van Valenciennes.

Het gebruik van dit kleine baanvak tussen de Franse grens en het station van Quiévrain, amper enkele honderden meters lang, brengt de toekomstige wederindienststelling van de lijn voor goederenvervoer niet in het gedrang.

08.06 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): B-Cargo is geïnteresseerd. Alles hangt af van de Franse bereidwilligheid.

08.07 **Eric Thiébaud** (PS): Die wil is er.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aantal pv's dat van de treinbegeleiders wordt verwacht" (nr. 1411)**

09.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De treinbegeleiders mogen in geval van een inbreuk proces-verbaal opmaken. Desondanks zit de schrik er bij velen onder hen diep in. De jongste maanden waren er heel wat werkonderbrekingen, onder meer als gevolg van daden van agressie tegen treinbegeleiders.

Als reactie hierop wordt er blijkbaar meer toezicht uitgeoefend, niet alleen op de stations, maar ook op de treinbegeleiders zelf! De treinbegeleiders die statistisch gezien minder processen-verbaal opstellen dan hun collega's, zouden opgespoord en aangemaand worden om statistisch "normalere" aantallen pv's te produceren.

Bestaan er statistieken met betrekking tot het aantal door de treinbegeleiders opgestelde processen-verbaal? Volgens welke criteria en met welk oogmerk werden die statistieken opgemaakt?

Worden treinbegeleiders die minder vaak proces-verbaal opmaken dan hun collega's tot de orde geroepen? Zo ja, door wie, volgens welke procedure en volgens welke criteria?

Vindt u dat die controle op de treinbegeleiders een positieve weerslag kan hebben op de veiligheid van de treinreizigers?

09.02 Minister **Inge Vervotte** (Frans): De treinbegeleiders werd nooit gevraagd een quotum met betrekking tot regularisatieformulieren in acht te nemen. Het gaat om een formulier voor de vaststelling van een onregelmatigheid dat opgesteld wordt door het treinpersoneel, indien een reiziger niet over een geldig vervoerbewijs beschikt. Vanaf dan heeft die laatste vijftien kalenderdagen de tijd om zijn situatie in orde te brengen.

De NMBS ontkent bij hoog en bij laag dat er hierop een of andere controle wordt uitgeoefend.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de maatregelen tegen de veelvuldige incidenten op de NMBS-lijnen Luik-Namen, Dinant-Namen en Namen-Brussel" (nr. 1412)**

10.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ondanks het feit dat de NMBS een duidelijke verbintenis was aangegaan, en dat de dienstregeling na de kerstvakantie werd aangepast, hebben de pendelaars uit Namen de laatste maanden veel hinder ondervonden.

Sinds december werden er bij voorbeeld op de lijn Namen-Brussel veel P-dubbeldektreinen van het type M5 afgeschaft, soms midden in een rit, kennelijk wegens technische problemen. Omdat er op de lijn Dinant-Namen of Luik-Namen herhaaldelijk te weinig rijtuigen beschikbaar waren, raakten de treinen overvol en moesten de reizigers in weinig comfortabele omstandigheden reizen. Deze problemen hebben zich bovendien verschillende keren tegelijkertijd voorgedaan, wat geleid heeft tot scènes die deden denken aan de metro van Tokyo of Istanbul.

Hoeveel P-treinen van het type M5 werden er sinds december 2007 op de lijn Namen-Brussel afgeschaft en waarom? Wat heeft men gedaan om dat te verhelpen? Zouden die treinen niet eens grondig moeten worden nagezien?

Hoe verklaart u dat de trein tussen Dinant en Namen op de spitsuren vaak beperkt wordt tot amper drie rijtuigen?

Zijn er op vlak van personeel en financiële middelen bijkomende investeringen gepland, of wordt de dienstregeling opnieuw aangepast om de toestand op die lijnen te verbeteren?

10.02 Minister **Inge Vervotte** (Frans): Tussen 1 december 2007 en 18 januari 2008 werden er op de lijn Namen-Brussel-Zuid negen P-treinen van het type M5 afgeschaft op geplande rijdagen, wat neerkomt op 4,8 procent van het totaal. Die afschaffingen waren te wijten aan een defect van het rollend materieel: in zeven gevallen ging het om locomotieven en in twee gevallen om de M5-treinstellen zelf.

In de werkplaats van Cuesmes werd er onlangs begonnen met een grondig nazicht van de M5-rijtuigen. De gemoderniseerde prototypes zouden tegen de zomer van 2008 klaar moeten zijn. De locomotieven worden verder nagekeken in de centrale werkplaats van Salzinnes te Namen.

De treinen Dinant-Namen en Luik-Namen worden in Namen gekoppeld en vormen daarna een trein naar Brussel.

Daartoe wordt een motorstel van het type *break* gebruikt, en tijdens de piekuren vertrekken er vier motorstellen uit Namen. Die motorstellen – die begin jaren 80 in gebruik werden genomen en aan nazicht toe zijn – zijn erg druk bezet tijdens de piekuren. Hun beschikbaarheid varieert dus, ondanks het vele onderhoudswerk, wat verklaart waarom de oorspronkelijk geplande maximale samenstelling bij een tekort aan motorstellen wordt afgebouwd.

Sinds 10 januari 2008 worden er instructies gegeven teneinde de samenstelling van de belangrijkste P-trein op de lijn Dinant-Namen te verzekeren.

10.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik dank u voor die toelichting. Die P-trein krijgt klaarblijkelijk met het ene probleem na het andere te maken. In absolute cijfers stellen negen afgeschafte treinen niet veel voor, maar er zijn maar weinig treinen die percentsgewijs zo vaak worden afgeschaft. Ik stel met tevredenheid vast dat er sinds ik mijn vraag heb ingediend, richtlijnen werden gegeven om die beperkte samenstelling te voorkomen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De volgende vraag werd reeds twee weken geleden door de heer Perpète gesteld.

11 Vraag van de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de grensoverschrijdende treinverbindingen, in het bijzonder voor de treingebruikers uit de regio's Gouvvy, Vielsalm en Trois-Ponts die naar het Groothertogdom Luxemburg reizen" (nr. 1413)

11.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Ik heb mijn vraag al op 17 januari ingediend en ze had bij die van de heer Perpète moeten worden gevoegd.

11.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): En ik zou u hetzelfde als op zijn vraag geantwoord hebben.

De **voorzitter**: De heer Gilkinet kan het antwoord lezen en zijn vraag eventueel later aanvullen.

12 Interpellatie van de heer **Francis Van den Eynde** tot de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de minimale dienstverlening in geval van staking bij de NMBS" (nr. 17)

12.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Over de problematiek van de minimale dienstverlening blaast de regering warm en koud tegelijk. Tijdens en na de verkiezingsperiode leken CD&V-N-VA en Open Vld zeker niet afkerig te staan tegenover het idee om een minimale dienstverlening te verzekeren bij stakingen.

Eens in de regering lijkt minister Vervotte daarop terug te komen. Natuurlijk is dit allemaal niet zo makkelijk te organiseren, maar het alternatief is werkelijk afschrikwekkend: ik nodig de minister uit de chaos en de massale volksverhuizingen te observeren wanneer er een staking bij het spoor uitbreekt.

Ondertussen worden er in deze commissie hoorzittingen georganiseerd over deze problematiek. Mocht echter de regering het idee begraven, hebben die natuurlijk geen enkele zin meer.

12.02 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik ben nooit van gedacht veranderd ten aanzien van deze problematiek. Mijn uitspraken ter zake kaderen trouwens volledig binnen het regeringsprogramma, waarin wordt aangekondigd dat er overleg zal worden gevoerd over de continuïteit van de dienstverlening.

Continuïteit van de dienstverlening verzekeren, betekent voor mij dat we sociale conflicten en onaangekondigde acties moeten vermijden. We moeten de emotionele reactie na fysieke agressie tegen een collega kanaliseren.

Overleg met de NMBS en de vakbonden wordt opgestart. We zullen nagaan hoe we kunnen komen tot goed sociaal overleg, hoe we sociale conflicten kunnen vermijden en onaangekondigde acties tot een minimum beperken. Dat is de correcte invulling van de afspraken. In de regering bestaat daarover geen conflict. De reizigers moeten hun vertrouwen in de NMBS kunnen behouden.

12.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): In de regeerverklaring staan de woorden "continuïteit van de dienstverlening verzekeren". Dat is dubbelzinnig.

De minister bevestigt dat er eigenlijk geen sprake zal zijn van minimale dienstverlening, ook al zal er dan overleg worden opgestart. Ik ben ervan overtuigd dat de regeerverklaring ondertussen werd bijgestuurd door hogere machten uit het syndicale kamp. Blijkbaar hebben ook de liberalen zich door die machten laten vloeren.

12.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Die analyse is volledig onjuist. De regering wenst haalbare, realistische en uitvoerbare afspraken te maken.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans en

luit als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde

en het antwoord van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven,

verzoekt deze laatste

onverwijld de nodige stappen te ondernemen om in samenspraak met alle betrokkenen de minimale dienstverlening in geval van staking bij de spoorwegen te organiseren."

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

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het nieuwe plan van De Post" (nr. 1524)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van PostPunten" (nr. 1553)
- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inplanting van PostPunten en de timing daarvan" (nr. 1613)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de aangekondigde sluiting van het postkantoor in Melsele voordat er een PostPunt opent" (nr. 1617)
- de heer Denis Ducarme aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van het postkantoor in Gozée (Thuin) en de patstelling in verband met de opening van een PostPunt in dezelfde gemeente" (nr. 1760)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening van De Post in Roesbrugge-Haringe" (nr. 1774)
- mevrouw Sarah Smeyers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van verscheidene postkantoren" (nr. 1785)
- de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voorziene hervormingen bij De Post in de regio Aalst-Oudenaarde" (nr. 1883)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande herstructureringen bij De Post in de provincie Luxemburg" (nr. 1917)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verschillende jaarverslagen over de werking van De Post" (nr. 1918)
- de heer Stefaan Vercamer aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de voorziene hervormingen bij De Post in de regio Aalst-Oudenaarde" (nr. 1994)
- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren in de streek van Bergen" (nr. 2020)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren in de regio Bergen-Borinage" (nr. 2024)

13.01 Josy Arens (cdH): Naast de onaanvaardbare sluiting van de postkantoren, die overeenkomstig het beheersplan wordt doorgezet, wordt er bij De Post momenteel kennelijk ook een plan van de directie besproken. Het zou ertoe strekken postkantoren te vervangen door clusters van kleine entiteiten, waar postbodes de rondes zouden voorbereiden. Een en ander zou vervolgens naar kleine depots worden vervoerd en door bezorgers worden uitgereikt. De taak van de postbodes zou zich beperken tot het uitbetalen van de pensioenen en het bezorgen van kleine colli. Zij zouden geen postzegels meer mogen verkopen of post in ontvangst mogen nemen. Als gevolg daarvan zouden inwoners van landelijke gebieden eens te meer worden gediscrimineerd.

De inschakeling van bezorgers voor rondes die enkele uren duren zal bovendien ook niet voor werkzekerheid zorgen. De bezorgers zijn niet vertrouwd met de wijken en kunnen nergens terecht voor inlichtingen.

Wat vindt u van dat plan? Zal u maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat de postbodes hun rondes kunnen blijven voortzetten en hun sociale rol in de landelijke gebieden kunnen blijven vervullen? Zal u het nodige doen om de toepassing van dat onaanvaardbare plan te verhinderen?

13.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Nadat de postkantoren van Reningelst en Watou reeds de

deuren moesten sluiten en er een postpunt in de plaats kwam, zou nu ook het kantoor in Roesbrugge-Haringe dicht gaan, zodat enkel het hoofdkantoor in Poperinge overblijft.

Klopt dit? Voor wanneer is de sluiting gepland? Klopt het dat er volgens het beheerscontract in een straal van 10 kilometer een kantoor moet zijn dat de volledige dienstverlening aanbiedt? Als het kantoor van Roesbrugge gesloten wordt, zal de afstand immers groter zijn dan 10 kilometer.

Hoeveel kantoren heeft De Post sinds het begin van de reorganisatie reeds gesloten? Hoeveel volgen er nog? Hoeveel kantoren waren er vóór de reorganisatie?

13.03 Camille Dieu (PS): Om ervoor te zorgen dat De Post kan concurreren in een geliberaliseerde markt, wordt er in de beheersovereenkomst voorzien in een sluiting van heel wat postkantoren. In het 22.700 inwoners tellende Saint-Ghislain, een entiteit in de Borinage, blijft er nog maar één enkel postkantoor over. Voor Baudour is geen enkel postpunt voorzien en de postpunten van Sirault en Douvrain moeten er nog komen.

Een dergelijke situatie is nadelig voor de inwoners en komt ook het imago van De Post niet ten goede, zo lijkt me. Welke maatregelen zal u nemen om dat probleem snel op te lossen?

13.04 Bruno Stevenhuydens (Vlaams Belang): Onlangs raakte bekend dat het postpunt in Sint-Niklaas in de deelgemeente Sinaai binnenkort zal sluiten. Dit postpunt is gevestigd in een filiaal van Fortis. Het stadsbestuur vindt dat, indien er geen nieuw postpunt komt, het oude kantoor moet worden heropend.

Klopt het dat het postpunt in Sinaai opgedoekt wordt? Wordt er naar alternatieven gezocht? Hoeveel postpunten zijn er al in heel het land? Hoeveel postpunten zijn er al opnieuw gesloten? Is alleen het postpunt in Sinaai bedreigd of zegt Fortis de samenwerking in het algemeen op? Waar worden de meeste postpunten uitgebaat? Zijn dat handelszaken, banken, gemeentehuizen? Werd de werking van de postpunten al geëvalueerd?

Eind 2006 kondigde De Post de sluiting aan van het kantoor in Melsele, een deelgemeente van Beveren-Waas. In november zei de bevoegde staatssecretaris dat dit kantoor niet zou sluiten als er geen alternatief was gevonden in de vorm van een postpunt. Volgens mijn informatie zou het kantoor eind volgende maand toch sluiten, ook al is er nog geen locatie gevonden voor een postpunt.

Klopt dit? Wat is het standpunt van de minister hierover? Hoeveel aanbestedingen voor een postpunt werden er uitgeschreven en hoeveel kandidaten heeft dit opgeleverd? Zijn er gelijkaardige problemen in andere gemeenten?

In een deelgemeente van 10.000 inwoners zoals Melsele is het wellicht moeilijker de dienstverlening van De Post via een postpunt aan te bieden dan in een kleine deelgemeente. Zijn de problemen inderdaad afhankelijk van het inwonersaantal?

13.05 André Perpète (PS): De in de provincie Luxemburg geplande herstructurering van De Post heeft betrekking op de uitreikingskantoren, waarvan er momenteel 27 zijn. In een werknota ter voorbereiding van het strategisch plan 2008-2012 zou De Post die kantoren willen terugbrengen tot vijf platforms.

Welke rol is in die omstandigheden in de toekomst weggelegd voor de postboden in ons overheidsbedrijf?

Hoeveel banen staan er mogelijk op de tocht?

Wat verstaat De Post onder het begrip 'postbezorgers'?

Zou men nieuw personeel in dienst moeten nemen of zou er gewerkt moeten worden met onderaannemers?

De jaarverslagen over de activiteiten van De Post en meer bepaald het verslag van De Post zelf en dat van de ombudsdienst van De Post over 2006 komen tot zeer uiteenlopende besluiten. Volgens het verslag van De Post is er geen vuilte aan de lucht en zijn personeel en cliënteel tevreden.

Ik heb de indruk dat we op straat niet dezelfde mensen ontmoeten!

In 2006 werden er 700 voltijd equivalenten geschrapt. De uitzendkrachten die zelfs geen basiskennis hebben, moeten onder zeer onzekere arbeidsvoorwaarden werken. Nog nooit kreeg de ombudsdienst zoveel klachten te verwerken, vooral over de sluiting van buurtkantoren, het weghalen van postbussen en de PostPunten.

Waaraan ligt dat verschil in perceptie volgens u?

Welke bijkomende herstructureringen staan er ons nog echt te wachten?

Welke verbintenissen zal het overheidsbedrijf in de toekomst aangaan?

Welke richting wil de regering uit met de toekomstige beheerscontracten?

Zullen de indienstnemingen opnieuw gestructureerder verlopen en zal de opleiding van het personeel opnieuw op een coherenter manier georganiseerd worden?

In mijn ogen kunnen de postpunten geen structureel antwoord bieden, maar zijn ze veeleer een lapmiddel.

13.06 Eric Thiébaud (PS): De bevolking heeft haar ongenoegen laten blijken over de aangekondigde sluiting van het postkantoor van Cuesmes. De Post is van plan in 2008 de kantoren van Boussu, in het centrum van Pâturages, van Thulin, Cuesmes, Flénu, Ghlin, in de chemin des Mordreux en op de digue des Peupliers te Bergen, van de SHAPE, op de place du Sud te Quaregnon, van Baudour en, ten slotte, van Tertre te sluiten.

De sluitingen zouden zogenaamd passen in een betere dienstverlening aan het cliënteel! De Post heeft aangekondigd dat zij in het kader van de liberalisering van de sector maar één postkantoor per entiteit wil behouden. In de gemeente Hensies, waarvan ik burgemeester ben, wordt het postkantoor gesloten. Mijn administratie heeft voorgesteld dat er in haar gebouwen een postpunt zou worden ondergebracht. Dat kost echter geld. Mijn gemeente moet dus een extra inspanning leveren omdat een openbare dienst die onder de federale overheid ressorteert het enigszins laat afweten.

Op grond van welke criteria werd beslist het postkantoor van Cuesmes te sluiten?

Is het denkbaar dat De Post die sluiting zou herbekijken?

Werd er met de autoriteiten van de stad Bergen overlegd over de opening van alternatieve postpunten in de gemeente?

Waarom weigert De Post met betrekking tot het kantoor van Thulin de gemeenteadministratie haar toestemming te verlenen om de dienstverlening tot de bankdiensten van De Post uit te breiden?

Waarom heeft De Post niet stelselmatig getracht samenwerkingsverbanden met de plaatselijke besturen op te zetten?

13.07 Sarah Smeyers (CD&V - N-VA): De Post zal in 2008 in Sint-Niklaas negen bestaande postkantoren sluiten. Enkel twee hoofdgebouwen in het centrum van de stad zullen open blijven. In Beveren zal slechts één kantoor overblijven voor acht deelgemeenten.

Wat is de mening van de minister over het huidige centralisatiebeleid van De Post? Is het normaal dat burgers een half uur met de auto onderweg zijn naar het dichtstbijzijnde postkantoor? Is klantvriendelijkheid niet even belangrijk als rendabiliteit? Is het normaal dat De Post de sluiting van kantoren aankondigt vooraleer duidelijk is of en waar er postpunten komen? Biedt een postpunt voldoende dienstverlening?

13.08 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Ook in Aalst en Oudenaarde wil De Post postkantoren sluiten en vervangen door postpunten.

Over hoeveel postkantoren gaat het? Hoeveel postpunten zullen er komen? Blijft het aantal rode brievenbussen op peil of zal ook dat aantal dalen? Wanneer zullen er blauwe brievenbussen geplaatst worden aan de postpunten? Wat is de timing voor de terbeschikkingstelling van de zogenaamde bankhoek, met de diensten van de Bank van De Post in elk postkantoor? Wat is de timing voor de invoering van georoutes 3 en 4? Wanneer zullen de uitreikingskantoren worden omgevormd tot platformen met betrekking tot de pakjes, de expressdiensten, de verkorte en halftijdse uitreikingsrondes en het inzetten van postbezorgers?

13.09 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): De reorganisatie van het kantorennetwerk van De Post gebeurt niet alleen omwille van de centralisatie, maar vooral omwille van diversificatie. Op basis van verschillende studies werd een nieuwe visie ontwikkeld waarbij het postkantoor niet langer de enige postale dienstverlener is, maar waar er daarnaast ook postpunten en zegelwinkels komen. In de toekomst komt daarbij ook bankieren via internet of telefoon.

Het netwerk van 1300 postkantoren – dat zwaar verlieslatend is – wordt omgevormd tot een netwerk van minstens evenveel postale servicepunten. Er werd afgesproken dat 650 postkantoren en 650 postpunten gegarandeerd open blijven.

De reorganisatie ging van start in 2007 en wordt afgerond in 2009. De Post engageert zich om telkens wanneer er een kantoor gesloten wordt, een postpunt te openen. Dat werd echter niet opgenomen in de beheersovereenkomst.

De reorganisatie is noodzakelijk omdat het kantorennetwerk zwaar verlieslatend is en De Post zich moet voorbereiden op de liberalisering van de markt. De komende maanden zullen we moeten nagaan hoe De Post zich hierop het best kan voorbereiden.

Ook al dateert de beslissing al van voor ik minister was, het zou onverantwoord zijn om alles nu opnieuw te veranderen. Ik zal de evaluatie, de evolutie, de kwaliteit en de continuïteit van de postpunten nauwgezet blijven opvolgen en erop toezien dat alle voorwaarden vervuld zijn.

Voor courante verrichtingen zoals postzegelverkoop, frankeringsadvies, afgifte en afhaling van een aangetekende zending of pakjes en betalingen tot 300 euro kan men voortaan in een postpunt terecht en hoeft men zich dus niet meer te verplaatsen naar een postkantoor. Een aangetekende zending of pakje kan bovendien ook opnieuw worden aangeboden en postbodes kunnen aan minder mobiele personen ook een aantal basisdiensten aan huis leveren.

Uit recent onderzoek blijkt dat de tevredenheid over het verkoopsnetwerk van De Post zowel bij particulieren als zelfstandigen en KMO's is toegenomen. Vooral de ruimere openingsuren van de postpunten en de mogelijkheden van de e-shop worden geapprecieerd en deze diversificatie garandeert de toegankelijkheid. Voor bedrijven bestaan er trouwens specifieke oplossingen.

In een postpunt kan men terecht voor 90 procent van de loketverrichtingen van een postkantoor.

(*Frans*) De diverse diensten die door de postkantoren en postpunten worden geleverd, zijn vastgelegd in het beheerscontract, waarin naar een volledig en een basisassortiment wordt verwezen. Dat laatste vertegenwoordigt gemiddeld 90 procent van de activiteit van een postkantoor wat de individuele verrichtingen betreft.

(*Nederlands*) In een multikanaalaanpak blijft de toegankelijkheid van de dienstverlening zo gewaarborgd, overeenkomstig de bepalingen van de beheersovereenkomst met De Post.

De aankondiging van sluitingen vooraleer de exacte locatie van de vervangende PostPunten bekend is, beoogt een zo transparant mogelijke communicatie. Vooraleer er een PostPunt kan worden geopend en een postkantoor kan gesloten worden, moet men verschillende stappen doorlopen: een lokale aanbesteding en onderhandelingen met potentiële partners en met het plaatselijke postpersoneel. Wanneer de concrete data bekend zijn, brengt De Post het gemeentebestuur hiervan op de hoogte en organiseert ze een informatiecampagne voor het grote publiek, onder meer via een huis-aan-huisfolder. Om ervoor te zorgen dat het draagvlak voor de overgang bewaard blijft, moet De Post hieraan de nodige zorg besteden.

Iedere sluiting van een kantoor en iedere opening van een PostPunt is gebaseerd op een zeer gedetailleerd en volledig onderzoek. Bij dit onderzoek wordt rekening gehouden met verschillende elementen, die

opgenomen zijn in de beheersovereenkomst. Het gaat onder meer om de bevolkingsdichtheid, het marktpotentieel, de infrastructuur en de economische levensvatbaarheid van het kantoor, en de structuur van het kantorennetwerk.

Het is juist dat De Post en Fortis in onderling akkoord besloten hebben om de samenwerking te stoppen. Hierdoor zullen alle postpunten die in agentschappen van Fortis gevestigd zijn, stelselmatig opgedoekt worden. De Post engageert zich om telkens voor een alternatief postpunt te zorgen. De sluiting van het postpunt in het Fortis-kantoor te Sinaai zal in maart van dit jaar plaatsvinden. Een alternatief is al gevonden.

De aanbestedingen voor de vervanging van de achttien postpunten in Fortis-kantoren zijn in januari gepubliceerd.

Het eerste postpunt werd op 4 november 2004 geopend. Op dit moment zijn er 360 postpunten en er werden er al zes gesloten. Dat is niet uitzonderlijk: er zullen altijd postpunten open en dicht gaan. Wat telt is dat de voorwaarden van de beheersovereenkomst nageleefd worden, wat onder meer betekent dat het verkoopnetwerk altijd 1300 punten moet tellen en minimum één postkantoor per gemeente. De Post volgt de kwaliteit van de dienstverlening in het postpuntennetwerk op de voet. Ik heb hierop nogmaals aangedrongen in mijn gesprekken met De Post.

Postpunten die niet aan de kwaliteitseisen van De Post voldoen, kunnen uiteraard ook gesloten worden. De uitbater van een postpunt kan natuurlijk ook op elk moment zelf beslissen om ermee te stoppen.

De meeste postpunten worden in handelszaken uitgebaat; 64 procent van de postpunten is gevestigd in zelfstandige handelszaken, 27 procent in supermarkten. De rest is verdeeld tussen de financiële en de openbare sector.

De sluiting van het postkantoor van Melsele is inderdaad gepland voor einde maart 2008. Tegelijkertijd blijft De Post zich engageren om zo spoedig mogelijk een vervangend postpunt te openen. Ik heb gevraagd om niet te sluiten alvorens er een alternatief is. De procedure om een partner te vinden voor de uitbating van een postpunt is volop bezig; er werden twee kandidaturen ontvangen en geëvalueerd. In een klein aantal andere gemeenten is het ook moeilijk gebleken om een geschikte partner te vinden, maar er is meestal geen verband met het aantal inwoners.

De sluiting van het postkantoor Roesbrugge-Haringe is gepland voor 28 april van dit jaar. Dit betekent dat er uiteindelijk één postkantoor zal overblijven in Poperinge en drie postpunten in Reningelst, in Watou en in Proven. Dit laatste vervangt het postkantoor in Roesbrugge en zal op 20 februari operationeel zijn.

Binnen een straal van 10 km van elk postpunt met basisassortiment moet er volgens de beheersovereenkomst een postkantoor zijn dat het volledige assortiment aanbiedt. Het postkantoor Oost-Vleteren ligt op 9,4 km van Proven. Het beheerscontract wordt dus gerespecteerd.

Op 1 januari 2006, het begin van deze reorganisatie, waren er 1294 postkantoren. In 2006 heeft De Post 46 postkantoren gesloten en vijf kantoren geopend. In 2007 werden er 251 postkantoren gesloten en zes kantoren geopend. In 2008 en 2009 is de sluiting van driehonderd kantoren en de opening van een veertigtal kantoren gepland.

(Frans) Wat de regio Bergen-Borinage betreft, ziet de geplande reorganisatie er als volgt uit. In Saint-Ghislain zouden tot medio 2009 zowel het bestaande postkantoor - waar alle postdiensten beschikbaar zijn - als de vier postpunten met een basisaanbod behouden blijven.

Het kantoor van Sirault, dat na een reeks hold-ups werd gesloten, zal binnenkort door een PostPunt worden vervangen, na de uitvoering van de nodige werken door de partners waarmee in zee wordt gegaan.

Voor het kantoor in Baudour werd de enige kandidaat die interesse betoonde voor de opening van een PostPunt gekozen.

De Post garandeert dat er postpunten worden geopend vóór de kantoren worden gesloten, zoals al het geval was in Quaregnon, Baudour en Hensies.

De beslissing om het kantoor van Cuesmes te sluiten strookt met de in het beheerscontract vastgestelde criteria.

Het strategisch plan, dat voorziet in het behoud van 650 postkantoren, is gebaseerd op een model dat enerzijds de rentabiliteit van het netwerk en anderzijds het verzekeren van de dienstverlening beoogt, rekening houdend met het aantal inwoners en met de omvang van het postverkeer. Wanneer een gemeente over meer dan een kantoor beschikt, wordt bij de keuze van het of de te behouden kantoor/kantoren rekening gehouden met de plaatselijke omstandigheden.

Over de sluiting van het kantoor van Cuesmes hoefde niet te worden overlegd met het gemeentebestuur. Dat werd wel op de hoogte gehouden, met het oog op een transparante besluitvorming.

Ik zal De Post ook vragen dat zij, zoals altijd, de opening van een postpunt garandeert alvorens het postkantoor sluit.

(Nederlands) Ook in de regio Aalst-Oudenaarde zal De Post de reorganisatie van het kantorennetwerk voortzetten. Tot midden 2009 komen er nog vijf sluitingen. Aalst zal twee kantoren houden, de andere deelgemeenten één. De gesloten kantoren worden vervangen door postpunten.

Er zijn geen plannen om het aantal rode brievenbussen te verminderen, sommige kunnen wel verplaatst worden. De blauwe brievenbussen voor overschrijvingen van de Bank van De Post zullen tussen 15 februari en eind juni in de postpunten worden geplaatst.

De dienstverlening van de Bank van De Post is in alle postkantoren beschikbaar. Een bankhoek komt er waar mogelijk.

De reorganisatie van de uitreiking en de daarmee verbonden aanpassingen van de dienstorganisatie zijn een permanent proces. Het streefdoel is één aanpassing van de dienstorganisaties per jaar.

(Frans) Inzake de reorganisatie van de postbedeling voorziet het bedrijfsplan 2006-2012 niet in een nieuw plan maar in een updating van de sinds 2003 gerealiseerde projecten om de schok van de liberalisering op te vangen. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het postkantoor, een gebouw dat verband houdt met de postbedeling, en het postkantoor waar klanten worden ontvangen. Het is geen reglementaire noodzaak noch een operationele vereiste dat beide in een gemeenschappelijk gebouw zijn ondergebracht.

Dit project op lange termijn is duidelijk wat de principes betreft maar het zal nog maanden duren vooraleer er een duidelijke planning is. De bedoeling is de werkingskosten van de Post, en meer bepaald de energiefactuur, te beperken. Die nieuwe structuur van het distributienet zal geen gevolgen hebben voor de dienstverlening aan de klanten. De Post heeft met de sociale dimensie van het contact tussen de postbode en de bevolking steeds rekening gehouden en zal dat ook in de toekomst blijven doen.

Elke wijziging van de organisatie zal het voorwerp zijn van een diepgaand overleg met de vakbonden. Naakte ontslagen bij de Post komen er in geen geval.

13.10 Josy Arens (cdH): Een jaar geleden had Johnny Thijs een onderhoud met de burgemeesters van Wallonië, wat me bijna volledig heeft gerustgesteld. Vandaag denk ik dat het plan opnieuw grondig aangepast zal worden, om niet te zeggen dat er een geheel nieuw plan op tafel ligt.

Wat blijft er over van de openbare dienstverlening van De Post? En hoe staat het met de sociale rol van de postbode? En wat met de postdiensten in de dunbevolkte landelijke gebieden, zoals in de provincie Luxemburg?

13.11 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Ik betreur het dat De Post geen rekening houdt met dichtbevolkte deelgemeenten en uitgestrekte fusiegemeenten. Beveren-Waas is de meest uitgestrekte Vlaamse gemeente. Als De Post daar slechts één postkantoor heeft, moeten de inwoners van de meest noordelijke deelgemeente twintig kilometer afleggen om bij hun kantoor te komen.

Ik deel de mening van de minister over de communicatie van De Post niet. Toen op het internet stond te lezen dat het postkantoor van Kieldrecht zou sluiten, was het personeel nog niet op de hoogte en was de brief van het gemeentebestuur nog onderweg.

De Post engageert zich om eerst in een alternatief postpunt te voorzien en dan pas het postkantoor te sluiten. Zij maakt dit engagement niet waar. Kijk maar naar de gemeente Melsele: het kantoor sluit eind maart, maar er is nog geen uitbater van een postpunt gevonden. Onderhandelingen volstaan niet, want die kunnen altijd nog afspringen. Ik hoop dat de minister alles in het werk stelt om dit kantoor open te laten blijven als er geen alternatief voorhanden is.

13.12 Sarah Smeyers (CD&V - N-VA): Ik deel het wantrouwen van de heer Stevenheydens dat De Post het engagement om in een alternatief postpunt te voorzien, niet altijd nakomt. De minister moet erover waken dat dit engagement wordt nageleefd.

Ik begrijp de bezorgdheid over de rentabiliteit van De Post. Beveren-Waas en Sint-Niklaas zijn echter verspreide gebieden, dus een doorgedreven studie is daar toch wel op zijn plaats.

13.13 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA): Een lijst met alle postkantoren die worden gesloten en postpunten die worden geopend zou nuttig zijn.

13.14 André Perpète (PS): Ik heb geen bevredigend antwoord op mijn vragen gekregen. Aangezien het niet gemakkelijk is om op een tiental vragen tegelijk te antwoorden, zal ik later op die kwestie terugkomen. Ik blijf betwijfelen of de PostPunten wel een geschikt alternatief zijn voor de gesloten postkantoren. De openingsuren mogen dan al ruimer zijn, toch wordt er geen volledige waaier van diensten aangeboden. Een en ander hangt ook af van de opleiding en de houding van de personen die deze postpunten openhouden en die geen postbeambten zijn.

13.15 Eric Thiébaud (PS): De minister kreeg een spervuur van vragen over deze kwestie. Ik blijf ervan overtuigd dat een enkel postkantoor per entiteit onzinnig is, als men bijvoorbeeld Bergen (90.000 inwoners) met Vloesberg (3.000 inwoners) vergelijkt!

In mijn gemeente is er geen mogelijkheid om een PostPunt in een particuliere handelszaak onder te brengen. De gemeente heeft dan maar beslist om zelf voor het postpunt in te staan. Wij beschikken over lokalen met beveiligde loketten en hebben aan De Post voorgesteld om het hele dienstenaanbod over te nemen, maar zij heeft ons geantwoord dat zulks voor de bankdiensten onmogelijk was. Zouden wij geen afwijking kunnen verkrijgen zodat wij in mijn gemeente alle postdiensten kunnen aanbieden, wetende dat wij een financiële inspanning hebben geleverd om het personeel in de plaats van De Post ter beschikking te stellen?

13.16 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb het gevoel dat er misverstanden leven.

13.17 Camille Dieu (PS): Ik besef dat de situatie moeilijk beheersbaar is, maar we volgen het reorganisatiedossier van De Post al drie jaar en we weten maar al te goed dat men de herstructurering van De Post er onder het mom van modernisering tracht door te drukken.

Naast de openbare postdienst had men callcenters en onlineshopping kunnen aanbieden. Maar niet iedereen bezit een computer of weet hoe dat soort diensten werkt. In landelijke gebieden wonen vaak oudere mensen die hier niet mee vertrouwd zijn, en voor wie De Post echt een noodzakelijke openbare dienst was. Onder het vaandel van een "nieuwe beleidsvisie" voert men dus eigenlijk een rationalisatie door die louter door economische redenen wordt ingegeven.

De gemeenteraad van Saint-Ghislain heeft in een brief aan De Post zijn bezorgdheid uitgedrukt. U zegt dat er binnenkort een postpunt komt in Sirault maar dat er nog een partner moet worden gevonden, waardoor de precieze openingsdatum nog niet vastligt. Dat is dus in tegenspraak met de toezegging van vorige ministers en uzelf dat er een postPunt zou worden geopend telkens als er een postkantoor wordt gesloten. Ik heb het er al moeilijk mee dat men een openbare dienst afschaft; dat nu ook de dienstverlening aan de klanten volledig wegvalt, vind ik totaal onaanvaardbaar! Naast de regel van "één postkantoor per gemeente" bevatte het beheerscontract nog andere voorwaarden, met name een maximale afstand van tien kilometer tussen de postkantoren en van vijf kilometer tussen de postpunten. Hoe wordt dat gegarandeerd?

Het is nochtans eenvoudig: zolang er geen postpunt is, mag het postkantoor niet worden gesloten!

U zegt dat er een postpunt komt in Douvrain dat ook Baudour en Saint-Ghislain zal bedienen. Als het niet zo

triest was, zou het om te lachen zijn! Als de gemeenteraad zich zorgen maakt en de burgemeester de barricaden opgaat, betekent dat dat men een andere oplossing had kunnen vinden. Indertijd heb ik deelgenomen aan het overleg over het Pass in Frameries, en dat had ons hoopvol gestemd. Maar de informatie die men ons toen heeft gegeven, was niet correct. Men heeft de waarheid bewimpeld. U was er toen niet bij maar vandaag krijgt u alle kritiek te verwerken die hier werd genoemd.

En laten we over de supermarkten maar liever zwijgen: kijk wat er gebeurt bij Carrefour! Als de kleine handelszaken sluiten, wat dan? Hoeveel maanden wordt er gewacht? In de landelijke zones is het lang zoeken naar buurtwinkels. Als die sluiten, gaat alles dicht. Zal men dan een postkantoor heropenen? Dat is toch een essentiële vraag die in een beheerscontract aan bod moet komen.

13.18 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Om de puntjes op de i te zetten: de relatie tussen de overheid en De Post wordt geregeld door een beheersovereenkomst die nog loopt tot 2010. Daarin staat niet dat elk verdwijnend postkantoor opgevangen wordt door een postpunt. De Post probeert dat wel waar te maken, maar dat is geen wettelijke verplichting. Wel hoop ik dat De Post, als klantvriendelijk bedrijf, dit informele engagement probeert na te komen.

(*Frans*) Inzake de uitbreiding van het gamma tot de andere bankdiensten van De Post, moet men een onderscheid maken tussen de basisbankdiensten die in alle gemeentes in de postkantoren worden aangeboden en overeenkomstig het beheerscontract ook in de toekomst behouden blijven, en de commerciële bankdiensten die door De Post bezorgd worden.

Om de basisbankdiensten in de postpunten te kunnen aanbieden moet er een contractueel kader gecreëerd worden en moet het personeelsstatuut in overeenstemming gebracht worden met de wettelijke verplichtingen van de banksector. De Post besliste die werkwijze niet te volgen.

Tot slot, telkens wanneer er een aanbesteding voor de opening van een postpunt wordt uitgeschreven, blijven de gemeentebesturen over de mogelijkheid beschikken om hun kandidatuur in te dienen.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

14 **Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in de stations" (nr. 1560)**

14.01 **François Bellot** (MR): Kan u ons een balans voorleggen in verband met de toestand van de 45 stations waarvan de loketten drie jaar geleden gesloten werden?

Hoeveel gebouwen werden overgedragen aan particulieren, bedrijven of gemeenten?

Welke maatregelen werden er in die stations genomen met het oog op het reizigersonthaal en –comfort?

Hoeveel wachtruimten werden behouden en in hoeveel stations kwamen er schuilhuisjes op de perrons?

Wat zijn de plannen van de NMBS wat het eigendomsrecht van die gebouwen betreft? Volgens bepaalde overheden overstijgt de door de NMBS voorgelegde raming de gemiddelde waarde van de gebouwen in de verschillende regio's.

Welke maatregelen werden er genomen met het oog op het onderhoud in en rond de gebouwen?

14.02 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): Het gaat niet om 45, maar om 39 stations!

In het Vlaams Gewest zijn zes van de vijftien stations verhuurd aan derden, één werd verkocht en vier worden gebruikt door de diensten van de NMBS. Over vier stations lopen er onderhandelingen met het oog op een verkoop of het sluiten van een erfpachtovereenkomst.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat het om één station, dat zal worden afgebroken.

Van de 23 stations in Wallonië werden er acht verhuurd aan derden en wordt over vijftien stations onderhandeld met het oog op de valorisatie ervan.

In het Vlaams en het Brussels Gewest werd geen enkele wachtruimte behouden, in het Waals Gewest werden er acht behouden.

In eerste instantie wordt met de gemeente onderhandeld over een eventuele overname van de gebouwen. Indien die niet geïnteresseerd is, dan wendt men zich tot de particuliere markt via een openbare procedure.

De huurder is verantwoordelijk voor het onderhoud in de gebouwen en Infrabel moet zorgen voor het onderhoud van de stationsomgeving.

14.03 François Bellot (MR): Kan u me de lijst van de betrokken stations bezorgen?

Het incident is gesloten.

Voorzitter: M. François Bellot.

15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van het experiment gratis parkeren van de NMBS in twaalf stations en de mogelijke uitbreiding tot deeltijds werkende abonnees" (nr. 1571)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Het experiment met het gratis parkeren aan twaalf stations loopt sinds 2005 en kan nu toch al wel geëvalueerd worden.

Gratis parkeren geldt alleen voor abonnees, terwijl aan sommige van de betrokken stations het parkeren vroeger zowel voor abonnees als voor occasionele reizigers gratis was. Het experiment ontmoedigt dus eigenlijk de occasionele reizigers, die juist aangemoedigd zouden moeten worden om de trein te nemen.

Ik ben me ervan bewust dat niet alle stations voldoende parkeerplaats hebben en dat een oplossing gedeeltelijk ook moet komen van een betere aansluiting van bus en tram op de trein. Het zou echter jammer zijn dat de stopzetting van het experiment ertoe zou leiden dat in acht van de twaalf stations voortaan de pendelaar ook nog eens zou moeten betalen voor de parking.

Wat is de definitieve beslissing inzake het al dan niet gratis parkeren bij de twaalf stations? Wordt dat beleid eventueel uitgebreid?

Zullen de parkings die in augustus 2005 volledig of gedeeltelijk gratis waren, ook gedeeltelijk gratis blijven? Overweegt de NMBS om ook voor reizigers met een railflexabonnement het gratis parkeren in te voeren?

15.02 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Uit het experiment gratis parking hebben wij geleerd dat een verdere investering in parkings noodzakelijk is en dat een gedifferentieerde tarifiering vruchten afwerpt.

Van de 37 grootste stations, beheerd door de NMBS-holding, zijn de volgende parkeergelegenheden volzet: Aalst, Aarlen, Aat, Eigenbrakel, Charleroi, Denderleeuw, Dendermonde, Gent-Dampoort, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Libramont, Luik, Mechelen, Namen, Nijvel, Oostende, Ottignies, Sint-Niklaas, Vilvoorde en Zottegem.

Om deze situatie aan te pakken hanteert de NMBS Holding de volgende middelen: investeren in bijkomende capaciteit, herinrichten van de bestaande gelegenheden en in sommige omstandigheden ook een aangepaste tarifiering. Deze nieuwe parkeerpolitiek streeft vier doelstellingen na: gegarandeerd beschikbare plaatsen voor treinreizigers, gedifferentieerde tarifiering naargelang van het type station, de gebruiker en de lokale markt, voldoende opbrengsten om de operationele kosten te dekken en geen ontmoediging van het openbaar vervoer. Het parkeerbeleid wordt nu bestudeerd. De Holding wil het vervoer- en parkeerbeleid steeds toetsen aan de micro-omgeving rond de stations, wat uiteraard de nodige tijd vergt. Het proefproject wordt voortgezet tot de nieuwe parkeerpolitiek wordt toegepast. Het parkeerbeleid is vanzelfsprekend ook in de onderhandelingen over de beheersovereenkomst een belangrijk aandachtspunt.

Er moet een gedifferentieerde visie op het parkeerbeleid aan de stations ontwikkeld worden. De NMBS doet dit nu reeds, maar indien zij ten volle haar rol wil spelen als deel van de totale vervoersketen, is het belangrijk om de nodige aandacht te besteden aan factoren als aantrekkelijkheid en bereikbaarheid. Het beleid inzake fietsen en fietsstallingen zal bijvoorbeeld een belangrijk punt worden in de onderhandelingen over de beheersovereenkomst. Er moet een totaalvisie ontwikkeld worden, die niet eenzijdig gericht is op

bijvoorbeeld autoparkings. Men moet ook aandacht hebben voor de toegankelijkheid van de stations voor niet-automobilisten.

Het is goed dat de NMBS nauw samenwerkt met lokale partners. Als men met de mensen praat, hoort men vaak dat ze wel graag met de fiets naar het station zouden gaan, maar dat de wegen die naar het station leiden niet altijd veilig zijn. Dat is natuurlijk geen verantwoordelijkheid van de NMBS, wel van het lokale bestuur of van het Gewest. Ook de lokale besturen moeten dus betrokken worden bij het ontwikkelen van een totaalvisie.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik sta helemaal achter de vier principes voor het toekomstig parkeerbeleid. Vooral de gedifferentieerde aanpak naargelang van de omgeving lijkt mij zeer belangrijk. Ook het overleg met de lokale besturen is natuurlijk heel belangrijk. Een vorm van convenantenbeleid, zoals men dat in Vlaanderen kent tussen De Lijn en de lokale besturen, zou een goede manier kunnen zijn om het overleg tussen de NMBS en de lokale besturen te structureren.

Het incident is gesloten.

De vergadering wordt geschorst van 16.36 uur tot 16.46 uur.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de recente problemen met het NMBS-verkeer vanuit het station van Doornik" (nr. 1572)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wilde staking van de treinbegeleiders op 22 januari" (nr. 1638)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stakingen bij de NMBS" (nr. 1642)
- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nieuwe veiligheidsmaatregelen voor de treinbegeleiders" (nr. 1738)
- de heer Philippe Henry aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de eisen van de treinbegeleiders" (nr. 1746)
- de heer André Perpète aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de agressie in de treinen" (nr. 1958)
- de heer Peter Logghe aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problemen op de lijnen De Panne-Gent en Kortrijk-Brussel" (nr. 2048)

16.01 Jean-Luc Crucke (MR): Wat het geweld in de treinen betreft, heeft de "subregio" Doornik-Moeskroen te maken met een specifieke situatie. In Doornik bestaat er geen veiligheidscel meer, omdat het personeel van die cel overgeplaatst werd naar Bergen. In West-Henegouwen is er een vorm van criminaliteit ontstaan als gevolg van de toeristenstroom naar de megadancings. Er zijn geen veiligheidsmaatregelen die specifiek op die situatie inspelen.

Zou het werkelijk zo ondenkbaar zijn om veiligheidspersoneel in te zetten in West-Henegouwen, in het bijzonder in Doornik?

16.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Steeds vaker zien we spontane stakingen uitbreken. De motieven daarvoor, die verband houden met agressie ten opzichte van begeleiders, kan men begrijpen. Niettemin kunnen stakingen die plaatsvinden zonder dat er een stakingsaanzegging is geweest, de verwarring die hieruit voortspuit en de moeilijkheid om betrouwbare informatie te krijgen, slechts leiden tot wantrouwen bij de gebruikers.

Welke contacten hebt u gehad met de vakbondsvertegenwoordigers op 22 januari? Bestaan er mechanismes voor spoedoverleg? Welke informatiemaatregelen werden er genomen? Kan er geen informatie over de wel en niet rijdende treinen op internet worden geplaatst? Moet in de toekomst niet in deze soort dienst worden voorzien? Welke maatregelen werden genomen of worden overwogen met betrekking tot de betreuwenswaardige incidenten die tot deze stakingsbeweging hebben geleid? Overweegt u een uitbreiding van de teams op de lijnen die meer risico's inhouden dan andere lijnen? Wat de sociale dialoog betreft, wat zijn de krachtlijnen van het beleid dat u wenst te voeren? De vakbondsvertegenwoordigers zijn immers van oordeel dat de laatste tijd niet alles op wietjes loopt. Overweegt u sociale verkiezingen bij de NMBS of andere maatregelen om de dialoog aan te sterken?

16.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Iedereen was verbaasd over de onaangekondigde staking van 22 januari jongstleden, ook al hebben wij alle begrip voor het probleem van de veiligheid van de treinbegeleiders.

Zal u het personeelsbestand van de treinbegeleiders uitbreiden? Zal u in een opleiding voorzien om hen te leren met dergelijke moeilijke situaties om te gaan? Hoe worden ze geholpen wanneer ze het slachtoffer van geweld zijn geweest? Hoe gaat het hele team daarmee om? Zal u een humanresourcesbeleid uitwerken dat het mogelijk maakt de gevolgen van dergelijke situaties te temperen? Kan er gedacht worden aan de invoering van een nieuw statuut voor personen die met preventie en bemiddeling in de treinen en de stations zijn belast? Heeft men zich afgevraagd of dergelijke situaties zich ook in andere landen voordoen? Heeft u een vergelijking laten maken tussen de veiligheid in onze treinen en de veiligheid in landen die ter zake met minder moeilijkheden kampen? Zal u maatregelen treffen met betrekking tot de informatie aan de reizigers de dag zelf en de educatieve voorlichting die moet worden verstrekt over correct gedrag in de stations en de treinen?

16.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik heb begrip voor de emotionele reactie van het treinpersoneel na daden van agressie. Op 24 januari kregen de treinbegeleiders van de NMBS een sms-bericht dat per 1 februari de veiligheidsmaatregelen zouden verstrakken. In de stations is daar inderdaad al heel wat van te merken. De maatregelen kwamen er na ernstige daden van agressie waarbij naar verluidt zelfs wapens te pas kwamen.

Kan de minister over die incidenten meer details geven?

16.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Ik had graag vernomen welke weerslag de stakingsactie van 25 januari die dag op het treinverkeer had. Voor het overige werden de andere punten reeds aangesneden.

16.06 André Perpète (PS): Een deel van het treinpersoneel zag zich genoopt spontaan in staking te gaan, wat voor heel wat hinder voor de reizigers zorgde. Daaruit blijkt dat er een malaise heerst bij dat personeel. De NMBS doet heel wat inspanningen. Zo ontvangen de agenten van Securail een nieuwe uitrusting en werd er een telefonisch noodnummer ingevoerd. Securail telt nu 400 agenten, wat alvast een verbetering is, maar het is nog steeds niet genoeg.

Hoeveel gevallen van agressie heeft de NMBS de jongste zes maanden opgetekend? Is er een toename in vergelijking met de voorgaande jaren? Hoeveel gevallen van agressie deden zich voor in de provincie Luxemburg, en in het bijzonder op lijn 162 tussen Namen en Aarlen? Welke bijkomende maatregelen is u van plan te nemen om de treinbegeleiders gerust te stellen?

16.07 Peter Logghe (Vlaams Belang): Op de lijnen De Panne-Gent en Kortrijk-Brussel zijn er op weekendtreinen geregeld veiligheidsincidenten met dronken of gedrogeerde, vaak Franse jongeren. De treinbegeleiders durven zich amper door de trein te bewegen.

Is de minister op de hoogte van het fenomeen? Kan ze cijfers geven over de incidenten? Met welke maatregelen tracht men het geweld te bestrijden? Misschien moet men de jongeren streng controleren op de gevoelige op- en afstapplaatsen.

16.08 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Dit is een heel belangrijk dossier. Wij blijven immers als samenleving in gebreke wanneer we steeds meer agressie moeten vaststellen ten opzichte van mensen die de openbare dienstverlening verzorgen of er gebruik van maken. Blijkbaar heeft de samenleving zelfs geen ideeën meer hoe de agressie en het geweld een halt toe te roepen.

Er werden al heel wat maatregelen genomen en er zullen er nog worden getroffen, maar het is onzeker of wij de veiligheidsproblemen daarmee zullen kunnen oplossen. Ik neem de problematiek zeer ernstig, zowel voor de veiligheid van de reizigers als voor die van het personeel. Het eerste uitgangspunt van een openbare dienstverlening moet immers veiligheid en betrouwbaarheid zijn.

(Frans) De algemene maatregelen tegen agressie bestaan voornamelijk in het verlenen van individuele steun aan de slachtoffers, het verder implementeren van het masterplan over agressie, de verdere uitvoering en versterking van de Securail-actieplannen, het inzetten van beperkte bijzondere controlebrigades op de lijnen 96 en 124, het uitvoeren van een bijkomend actieplan van Securail op de lijnen 37 en 44 en het organiseren

van een vergadering met de procureurs des Konings om ze te sensibiliseren voor het belang van de berechting van de geweldplegers.

De Securail-diensten zullen ook bijkomende specifieke maatregelen nemen, namelijk de indienstneming van vijftien veiligheidsbeambten, de verhoging met 25 procent, onder andere in Henegouwen, van het aantal treindiensten voor de regionale brigades, het instellen van een permanentie en een versterkte aanwezigheid van de treinbrigade - tot de toestand genormaliseerd is - in de stations waar zich een tijdelijke toename van het aantal agressiegevallen zou kunnen voordoen, zoals Luik, Verviers, Spa en 's Gravenbrakel, en het fuseren van de centrale meldkamer met de '*control national room*' binnen het '*Security operation center*'.

Op middellange termijn te realiseren acties zijn: het onderhandelen met *Corporate Security Service* (CSS) over de opname van specifieke punten voor het openbaar vervoer in het Nationaal Veiligheidsplan, de permanente versterking van de samenwerking met de lokale politie en de handhaving van agressiebestrijding als prioritaire doelstelling in het strategisch beheersplan van CSS.

In tegenstelling tot wat u beweert, wordt Doornik bediend door een brigade van acht veiligheidsagenten.

Wat de grensoverschrijdende dimensie betreft, heeft Securail samenwerkingsakkoorden gesloten met SUGE van de SNCF.

Inzake de preventie heeft het directiecomité van de NMBS Holding beslist een organisatie op te richten met preventieambtenaren op gewestelijk niveau. Securail heeft trouwens contacten gehad met de procureur des Konings, de directeur-coördinator en de zonechef van de plaatselijke politie. In het kader van de onderhandelingen over het beheerscontract is dat een belangrijke kwestie.

In antwoord op de vraag van mevrouw Gilkinet naar aanleiding van de staking van 22 januari werd met de vakbondsafgevaardigden vergaderd. Aangezien het om een spontane staking ging, konden de reizigers onmogelijk op voorhand worden verwittigd. In dat geval worden in het station mededelingen verspreid. Met betrekking tot de stiptheid van de treinen, kunnen inlichtingen ingewonnen worden bij de Klantendienst. In 2008 zal de NMBS een bijkomend communicatiesysteem ontwikkelen dat bestemd is voor de reizigers die het slachtoffer zijn van storingen op het net.

Ter aanvulling van het antwoord dat ik de heer Van den Eynde heb gegeven, kan ik eraan toevoegen dat momenteel een sociale dialoog wordt gevoerd om tot procedures te komen die stakingen, en ook spontane acties, kunnen voorkomen.

In antwoord op de vraag van mevrouw Snoy, wijs ik erop dat de NMBS de personeelsformatie met betrekking tot de treinbegeleiders zal verhogen, indien een uitbreiding van het transportplan dat zou vereisen.

Op het stuk van de veiligheid bestaat er geen internationaal voorbeeld. Er wordt echter wel gericht informatie uitgewisseld met de vervoermaatschappijen in de buurlanden.

Bij de directie Reizigers Nationaal worden reeds opleidingen georganiseerd over de manier waarop men problematische situaties kan aanpakken. Het begeleidend personeel wordt ervan bewust gemaakt dat het nodig is om zich, in de uitoefening van zijn commerciële taken, bedachtzaam op te stellen. De treinbegeleiders krijgen lessen in professionele attitudes.

In het kader van een geïntegreerde aanpak van de gecoördineerde preventie op centraal niveau, moet er in elk *Security district* een ambtenaar worden aangeduid die instaat voor preventie.

Securail heeft bovendien een film gemaakt voor de scholen waarin gewezen wordt op de gevaren van achteloosheid, en zelfs van kwaad opzet of vandalisme in de treinen of de terreinen van de NMBS.

(*Nederlands*) Op 21 januari 2008 hebben twee treinbegeleiders op lijn 96 drie jongens zonder vervoerbewijs betrapt. Een ervan heeft een treinbegeleider een vuistslag gegeven. In het station van Jurbise hebben de jongeren de trein verlaten en de treinbegeleiders bekogeld met stenen. De drie daders werden ter plaatse door de politie opgepakt.

Eveneens op 21 januari 2008 heeft op spoorlijn 94 tussen Aat en Doornik een reiziger twee leden van de brigade voor speciale controle bedreigd met een mes. In Aat heeft hij de trein verlaten en op het perron nog enkele bedreigingen geuit aan het adres van het aanwezige treinpersoneel. De agressor is bekend bij de politie en werd ondertussen ook aangehouden.

Op 11 januari 2008 heeft een man in het station van Spa een treinbegeleider overvallen en onder bedreiging van een pistool gedwongen al zijn geld af te geven. De dader werd door de politie gevat.

(*Frans*) In antwoord op de vraag van de heer Henry zeg ik dat er 12 treinen tussen Luik-Guillemins en

Namen meer dan vijf minuten vertraging hebben gehad. Die vertragingen waren onder meer het gevolg van werkzaamheden aan wissels te Namêche en een enkele keer was er kwaad opzet mee gemoeid.

Aan de heer Perpète deel ik mee dat het bij de daden van agressie die plaatsvonden in het laatste half jaar van 2007 ging om 102 slagen en verwondingen, 42 lichte slagen, 220 bedreigingen en 69 beledigingen. Over die gehele periode van zes maanden werden er in totaal 433 daden van agressie vastgesteld, waarbij 6 op de lijn 162. Sinds 2006 is de agressie dus met 20 procent gestegen.

(Nederlands) De problemen met groepjes jongeren die zich tussen bepaalde dancings verplaatsen, zijn uiteraard bekend bij Securail.

Treinbegeleiders die het slachtoffer worden van agressie, melden deze incidenten steeds aan Corporate Security Service.

Op de lijn Kortrijk-Denderleeuw waren er in 2006 tien meldingen en negen in 2007. Op de lijn De Panne-Deinze was er één melding in 2006 en vier in 2007.

In de loop van 2007 heeft Securail een aantal acties ondernomen. Tijdens deze acties werden de treinen door veiligheidsagenten begeleid en was er politiebijstand in de stations. De aanwezigheid van de veiligheidsdiensten en van de politiediensten zorgden voor de nodige rust in de treinen.

Ook in 2008 zijn acties gepland. Bovendien kunnen de treinbegeleiders die in de treinen problemen ondervinden, deze de klok rond aan het *Security Operations Centre* (SOC) melden. De operatoren van het SOC zorgen indien nodig voor een interventie van Securail of van een politiedienst. Securail beschikt ook over een nationale treinbrigade, die op basis van risicoanalyses op gevoelige treinen wordt ingezet.

Op geregelde tijdstippen en bij evenementen zoals *I Love Techno* en *City Parade*, worden door het treinpersoneel steeds ingangscontroles in de stations uitgevoerd. Die acties worden zowel door Securail als door de spoorwegpolitie ondersteund. Deze acties maken het mogelijk om bij problemen onmiddellijk de amokmakers te identificeren. Bovendien zijn alle reizigers op die manier zeker in het bezit van een vervoerbewijs, zodat er op de trein zelf geen controle meer hoeft te gebeuren.

16.09 Jean-Luc Crucke (MR): We zullen de andere door u aangekondigde maatregelen in detail bestuderen. Uw antwoord stelt mij niet gerust wat de specifieke toestand in Charleroi betreft, die erger is dan degene waarvan ik kennis had.

16.10 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik had het in de eerste plaats over de spontane stakingen. Ik vraag u aandacht te besteden aan de manier waarop men kan vermijden dat pendelaars te veel hinder ondervinden, bijvoorbeeld wanneer ze van thuis vertrokken zijn maar ergens vastzitten.

Ik wijs op het belang van de sociale dialoog en in dat verband hebt u niet geantwoord wat de sociale verkiezingen betreft. Ik nodig u uit de dialoog met de representatieve vakbonden in stand te houden.

16.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Graag kreeg ik de lijst van de genomen maatregelen. U hebt trouwens de veiligheid niet vanuit het beheer van de plaatsen benaderd.

16.12 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): De cijfers spreken boekdelen over de onveiligheid op de treinen. Ik vraag ook aandacht voor het onveiligheidsgevoel in de avondlijke verlaten stations, waar de politiediensten om 22.00 uur hun deuren sluiten.

16.13 Peter Logghe (Vlaams Belang): Treinbegeleiders, die toch aangenomen zijn om controles uit te voeren, zijn zo geïntimideerd dat ze hun kamertje niet meer durven te verlaten, zo ver is het dus gekomen.

16.14 Minister Inge Vervotte (Frans) Wat de sociale verkiezingen betreft, gaat het niet om het standpunt van de regering! Persoonlijk lijkt het me democratisch dat op het niveau van de NMBS sociale verkiezingen worden gehouden.

(Nederlands) De opmerking van mevrouw Snoy was terecht: aangepaste treinen en stations dragen bij tot de veiligheid, maar zulke maatregelen behoren niet tot het specifieke actieplan tegen de agressie. Ze maken deel uit van het dagelijkse beleid van de NMBS, reden waarom ik ze nu niet opgesomd heb.

Het incident is gesloten.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verslechterde stiptheidscijfers van de NMBS-groep" (nr. 1586)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de stiptheid van de treinen die er sterk op achteruitgaat" (nr. 1590)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de verklaringen van de minister over het beheerscontract met de NMBS, de stiptheid van de treinen en de tarieven" (nr. 1592)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinvertragingen" (nr. 1691)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de moeilijkheden sinds de nieuwe dienstregeling op de lijn Brugge-Knokke-Heist en de stiptheid van de NMBS in het algemeen" (nr. 1737)

17.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Voor het eerst sinds tien jaar zakt de stiptheidsgraad van de NMBS-treinen terug onder de 90 procent. Volgens Infrabel is die stiptheid met 1,4 procent gedaald ten opzichte van 2006. Het aantal afgeschafte treinen is eveneens fors gestegen.

Onafhankelijke verenigingen, zoals Test-Aankoop, stellen een nog ernstigere diagnose.

Daar moet wat aan gedaan worden, om een achteruitgang van het spoorvervoer te voorkomen. De federale Staat dreigt het "vertrouwenscontract" met de pendelaars eenzijdig op te zeggen.

Welke doelstellingen inzake stiptheid hebt u de NMBS voor de komende jaren opgelegd? Welke maatregelen zal u nemen om de toestand te verbeteren? Zullen er nieuwe middelen ter beschikking gesteld worden om de onderhoudsdienst van de treinen te verbeteren? Wat zal u doen om de investeringen in nieuw rollend materieel te bespoedigen? Werd het probleem van de stiptheid met de vakbondsafgevaardigden besproken? Wat heeft dat overleg opgeleverd?

17.02 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Het is een feit dat stiptheid in de nieuwe beheersovereenkomst een belangrijk element zal zijn. De minister pleit voor betrouwbare metingen en een duidelijk systeem, dat de NMBS niet kan beïnvloeden.

Zijn er dan op dit huidige moment systemen die wel kunnen worden beïnvloed? Welke concrete zaken werden eigenlijk vastgesteld?

Hoe ver wil de minister gaan op het vlak van de compensatieregeling in geval van vertraging? Zijn daar reeds afspraken rond gemaakt? Wat zijn de plannen van de minister?

Is de minister van plan om de beslissingen omtrent de beheersovereenkomst met het Parlement te bespreken en zo ja, op welke manier zou zij dit willen aanpakken?

Hoe zullen de gebruikers en de vakbonden betrokken worden bij de totstandkoming van deze nieuwe beheersovereenkomst?

Welke resultaten zou de minister graag willen voorleggen op 23 maart 2008?

17.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): In de communicatie van de NMBS verwijst men bij vertragingen nogal gemakkelijk naar externe oorzaken. De overgrote meerderheid van de vertragingen is echter te wijten aan zaken die de NMBS en Infrabel misschien wel zelf in handen hebben.

De minister heeft zelf aan de alarmbel getrokken en kondigde aan dat er een striktere koppeling zou moeten komen tussen stiptheid en prijsverhogingen.

Op welke lijnen concentreren zich de grootste stiptheidsproblemen? Hoe komt dit? Ik heb een schriftelijke vraag ingediend die peilt naar de precieze oorzaken van de vertragingen. Weet de minister al of de noord-zuidverbinding een belangrijke oorzaak is en of er voldoende rollend materieel is om de huidige dienst naar behoren te vervullen? Kan men het globaal onderhoud van het rollend materiaal op peil houden? Kan de NMBS de reizigersaan groei opvangen?

Er zouden technische problemen zijn met het koppelingsmechanisme van de nieuwe dubbeldeksvoertuigen, onder meer omdat het systeem voor de ingebruikname nooit werd getest. Wie draagt hiervoor de verantwoordelijkheid?

De minister heeft intussen aangekondigd dat er tegen Pasen een audit wordt uitgevoerd die de pijnpunten in de organisatie bloot kan leggen.

Bij de tariefaanpassingen van de NMBS in 2008 werd in beperkte mate rekening gehouden met de vertragingen van 2006, maar dat is natuurlijk niet relevant voor de reizigers. Als er in de toekomst nieuwe technieken gebruikt zullen worden om de stiptheid te meten, zou het dan ook mogelijk zijn om bij tariefaanpassingen rekening te houden met de vertragingen van het jaar daarvoor?

17.04 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Ik herhaal dat ik in toekomstige onderhandelingen met de NMBS de tariefaanpassing en het compensatiesysteem wil koppelen aan indexeringen. Ik heb kennis genomen van het standpunt van Test-Aankoop, maar ik kan niet vooruitlopen op de resultaten van de onderhandelingen. Er zal meer differentiatie moeten komen en er zal meer rekening moeten worden gehouden met vertragingen, want zulke zaken zijn relevant voor de reizigers.

(*Frans*) Naast de technische oorzaken die rechtstreeks verband houden met de exploitatie, hebben een aantal specifieke gebeurtenissen – aanpassing van de uurregeling begin januari, onweer midden januari en koperdiefstallen – gewogen op de stiptheid in 2007. De vertragingen op de netten van de buurlanden en de stakingen in Frankrijk en Duitsland hebben ook een weerslag gehad.

Het aandeel van de materiaalpech in de vertragingen blijft stabiel en evolueert in evenredigheid met de stijging van het aanbod. Precies hierom voert de NMBS structurele maatregelen in – certificering van de ISO 9001-werkplaatsen, opvolgingscel voor de materiaalschade, betere vorming van het personeel, aanwerving van personeel, investeringen in werkplaatsvoorzieningen – om de betrouwbaarheid van het materieel te verbeteren.

In het investeringsplan 2008-2012 zijn ook belangrijke investeringen in rollend materieel geprogrammeerd, om het hoofd te bieden aan de stijging van het aantal reizigers en om het bestaande park te vernieuwen. In acht jaar is het aantal reizigers met 43% gestegen. De NMBS-Groep heeft dus in hypermoderne dubbeldekstreinen geïnvesteerd. Met deze investeringen zal rekening worden gehouden tijdens de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract maar er zijn budgettaire en fysieke beperkingen. Kan een kwaliteitsvolle dienst worden gewaarborgd in het licht van de stijging van het aantal pendelaars? Dat is waar het op dit ogenblik om gaat.

(*Nederlands*) Mijn voorstel was om de stiptheid te koppelen aan het al dan niet toelaten van een volledige indexaanpassing. Daarop werd ik gewaarschuwd dat de NMBS dan natuurlijk al het mogelijke zou doen om die cijfers te halen. Het is dan ook de bedoeling om duidelijk in de beheersovereenkomst te zetten wat we zullen meten en hoe we dat zullen doen.

Ook een aantal suggesties die in het Parlement werden gedaan, zullen deel uitmaken van de beheersovereenkomst, alsook adviezen van de gebruikersorganisaties en de vakbonden. Uit de stiptheidscijfers van 2007 blijkt dat de slechtste resultaten werden geboekt op de lijnen Antwerpen-Brussel, Charleroi-Brussel en Namen-Brussel. De oorzaken waren divers, van werken over bommeldingen en technische defecten tot weersomstandigheden.

Infrabel neemt 20,7 procent van het aantal minuten voor haar rekening. Het gaat dan om allerlei technische storingen of fouten van het personeel.

De NMBS is verantwoordelijk voor 46,5 procent van de vertraging. Het gaat dan om materiaaldefecten, sociale acties, planningsfouten en de reizigersbeweging of de vertraging door het op- en afstappen.

Ongeveer 31 procent van de vertraging is te wijten aan derden. Hierbij gaat het om koperdiefstallen,

ongevallen of aanrijdingen.

Sinds 2005 heeft de NMBS zich ingespannen om het rollend materieel zoveel mogelijk te vernieuwen en beter aan te passen aan het stijgend aantal reizigers. Bovendien legt de NMBS momenteel de laatste hand aan de aankoop van het GEN-materiaal en werkt voort aan capaciteitsuitbreiding. Uiteraard vraagt de indienststelling van nieuw materieel ook om een zekere scholing van het personeel.

Ervaring kan pas worden opgedaan wanneer de commerciële exploitatie van start gaat, daarom wordt het gebruik van nieuw materieel steeds beperkt tot enkele treinen.

Het ontkoppelingssysteem werd tijdens de maand juni uitgetest. De technische diensten van de NMBS en de constructeurs werken samen om de afstelling van de uitrusting te verfijnen en om de impact van de problemen op de regelmaat te beperken.

Binnen de NMBS-werkgroep werd een gedetailleerd actieplan opgesteld dat ik nauwkeurig opvolg en waarvan enkele acties reeds resultaten opleverden.

17.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Als ik u goed heb begrepen, zal u na afloop van de commissie met de minister van Begroting gaan onderhandelen. Ik hoop dat er voldoende middelen voor de NMBS zullen worden vrijgemaakt, want een groot deel van het rollend materieel heeft bijna het einde van zijn levensduur bereikt of is aan revisie en aanpassingswerken toe. Er moet ook nieuw rollend materieel aangekocht worden om het stijgend aantal pendelaars te kunnen opvangen.

17.06 Minister Inge Vervotte (Frans): Het is niet altijd alleen maar een kwestie van budget, maar soms ook van tijd en termijnen, m.a.w., van parameters waarbij de begroting niet primordiaal is.

17.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik neem daar nota van, maar u moet over nieuwe middelen kunnen beschikken voor de indienstneming van gespecialiseerd personeel, evenals voor het onderhoud van de treinen en de aanschaf van nieuw materieel. Daarbij mag u het probleem van de leveringstermijnen en de beschikbaarheid van het materieel niet uit het oog verliezen. Ik vraag met klem dat u snel werk zou maken van dit noodzakelijk investeringsbeleid.

17.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik wens de minister veel succes bij de onderhandelingen over een sluitend beheerscontract en toereikende compensaties. Dit is een moeilijk, maar belangrijk dossier, zowel voor de NMBS als het publiek. Ik pleit ervoor dat de nieuwe beheersovereenkomst uitgebreid wordt toegelicht voor de commissie en het Parlement alvorens ze definitief bekend gemaakt wordt.

17.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Reizigersbewegingen moeten mijns inziens veeleer onder planningsfouten worden geclassificeerd. Reizigers moeten voldoende tijd hebben om over te stappen of van perron te veranderen. Het is begrijpelijk dat er bij de inzet van nieuw materieel kinderziekten zijn en dat het personeel nog met het materieel moet leren omgaan.

Voor nieuw rollend materieel moet men het investeringsprogramma tijdig opvolgen. Wat vandaag wordt besteld, wordt immers pas in 2010-2011 geleverd.

De commissie kan zelf al een gedachtewisseling organiseren op basis van de huidige teksten om te bekijken waar verbeteringen mogelijk zijn.

Het incident is gesloten.

18 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de volledige vrijmaking van de interne markt voor postdiensten" (nr. 1887)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de loon- en arbeidsvoorwaarden in de postsector" (nr. 1915)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de liberalisering van de postmarkt" (nr. 2039)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de

beursgang van De Post" (nr. 2040)

18.01 David Geerts (sp.a-spirit): Door de verdere liberalisering van de postdiensten zal de markt ook voor gewone brieven worden opengesteld. De universele dienstverlening blijft in principe behouden en de financiering ervan moet aan transparante regels worden onderworpen. Nieuwkomers op de postmarkt moeten de sociale voorwaarden en cao's van de sector naleven om dumpingpraktijken inzake loon- en arbeidsvoorwaarden te voorkomen. De Deutsche Bundestag stelde daarom in december 2007 de minimumlonen in de Duitse postsector vast, maar in Nederland wordt de post al uitgereikt door studenten en huismoeders die deeltijds werken en nauwelijks sociale bescherming genieten.

Wat denkt de minister over een paritair comité voor de hele postsector? Wil de minister maatregelen nemen ter bescherming van de loon- en arbeidsvoorwaarden? Kunnen zelfstandigen worden ingeschakeld voor de postuitreiking? Wat is de timing in de voorbereiding van de verdere liberalisering? In welke mate verdedigt de minister een reglementair kader?

18.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Onlangs verklaarde de heer Johnny Thijs dat hij een beursgang van De Post niet ongenegen is. Dat kan interessant zijn voor een privébedrijf, maar voor een postbedrijf is toch enige voorzichtigheid aangewezen.

Hoe staat de minister tegenover een eventuele beursgang van De Post? Welke voor- en nadelen zijn daaraan verbonden. Welke gevolgen zou dat hebben voor het personeel en de dienstverlening? Zal De Post dan niet ten prooi vallen aan overnames, afslankingen en reorganisaties zoals in de privésector?

Tegen 2011 zal de markt voor de postdiensten volledig geliberaliseerd zijn. Dan zullen er maatregelen nodig zijn om de kwaliteit en het sociaal statuut van de werknemers te waarborgen. Privébedrijven zullen enkel geïnteresseerd zijn in de rendabele delen van de markt en niet in de gewone postbedeling. We riskeren ook een prijsverhoging. De heer Thijs schetste in deze commissie de uitdagingen en vroeg om een duidelijk kader te creëren voor wanneer de liberalisering een feit wordt.

Wanneer zullen de spelregels voor de toekomstige concurrenten van De Post worden vastgelegd? Zijn de geografische dekking van heel het land en de dagelijkse postbedeling volgens de minister voorwaarden om een licentie te krijgen?

Moeten de postbedrijven een bijdrage betalen voor de universele dienstverlening? Hoe ver staat het met de oprichting van een paritair comité voor postdiensten? Heeft de minister al overlegd met minister Piette? Wordt onderzocht of het mogelijk is dat de overheid de postkantoren zou financieren, zoals in het VK en in Italië? Hoe zal de minister de sociale rol van de kantoren en postbodes behouden?

18.03 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Dit is ook voor mij een belangrijk dossier waar snel werk van moet worden gemaakt. Om een concurrentie met gelijke wapens te kunnen garanderen tussen De Post en de nieuwe operatoren en om een goede dienstverlening te verzekeren, heb ik de ministers Piette en Laruelle gevraagd om de nodige initiatieven te nemen op sociaal vlak en inzake concurrentie. De diverse opties worden momenteel bestudeerd. Ook de oprichting van een paritair comité voor de hele sector wordt nu bekeken. Essentieel in dit dossier zijn de maatregelen inzake arbeidsvoorwaarden voor postbedeling, de operationele eisen bij de toekenning van vergunningen en de aangepaste financiering voor universele dienstverlening. Dit alles wordt grondig geanalyseerd door deskundigen. In de tweede helft van 2008 moet het kader gekend zijn waarbinnen De Post kan werken.

De Post moet de tijd krijgen om een goed ondernemingsplan voorbij de raad van bestuur te sluisen en om de sociale onderhandelingen te voeren. Wij van onze kant moeten dit jaar nog het kader vastleggen waarbinnen De Post kan functioneren, dat is niet meer dan fair.

In verband met het statuut – zelfstandige of werknemer – hebben we in België een strikte wetgeving. Schijnzelfstandigheid moet in elk geval worden bestreden. Dat zal onze houding zijn in de gesprekken over het paritair comité.

Aan nieuwe operatoren zullen niet alleen voorwaarden op het sociale vlak worden opgelegd, maar ook inzake dienstverlening, frequentie, geografische spreiding. De voorwaarden moeten echter realistisch blijven. Een frequentie van vijf dagen is niet realistisch, een frequentie van twee dagen daarentegen wil ik wel verdedigen.

Universele dienstverlening vraagt ook een gepaste financiering. Dat debat zullen we voeren als het operationele kader voor de postdiensten is vastgelegd.

Het huidige beheerscontract loopt tot 2010. Wat er in de toekomst van De Post zal worden verlangd, maakt deel uit van de onderhandelingen over de volgende beheersovereenkomst die ingaat in 2010. Over de financiering van de postkantoren hadden we daarjuist al een debat en daarop kom ik dus niet meer terug.

Gedurende het liberaliseringsproces zal ik de goede universele dienstverlening en de sociale rol van de postbodes, postkantoren en postpunten verdedigen. Andere sociale rollen die aan De Post zouden kunnen worden toevertrouwd, moeten uiteraard ook bekeken worden bij het afsluiten van de nieuwe beheersovereenkomst.

Elke beursgang moet met de nodige discretie worden voorbereid. Hoe meer er in de openbaarheid komt, hoe gevaarlijker de transacties worden. Dat kan een impact hebben op andere, reeds beursgenoteerde bedrijven en zelfs op de beursgang zelf. Een bedrijf als De Post moet zich voorbereiden op alle mogelijke scenario's.

Volgens het aandeelhouderscontract met de Deense Post en CBC kunnen zij in geval van een beursgang gedeeltelijk verkopen vanaf 2009. Dan mogen privé-investeerders tot 25 procent van hun aandelen afstaan. Het consortium zal minstens 25 procent blijven behouden. In 2011 mogen zij hun volledige participatie verkopen. De Post heeft dan prioritair de mogelijkheid om deze aandelen terug aan te kopen. Het afstaan van de meerderheid van de Staat is niet aan de orde.

Mocht er zich een verkoop van 25 procent van de aandelen voordoen, dan moet De Post daarop voorbereid zijn. Indien niet, dan moet De Post evenzeer voorbereid zijn op een mogelijke beursgang. Op dat moment moet worden geopteerd voor de optie die de meeste toekomstgaranties biedt.

18.04 David Geerts (sp.a-spirit): We hebben deze vragen op de agenda gezet om het debat hier te openen. We zullen het ook hier blijven voeren. Voor het bedrijf, maar vooral ook voor de werknemers van het bedrijf is het belangrijk dat de minister tegen 2008 duidelijkheid wil.

Wat de criteria voor het *level playing field* betreft, moeten een frequentie van twee dagen en een geografische spreiding als absolute voorwaarden naar voren geschoven worden. Ook de universele dienstverlening moet gehonoreerd worden, anders krijgt men een sector waarin met twee maten en twee gewichten wordt gewogen.

18.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik ben blij dat de minister voorstander is van een paritair comité en dat zij dit wil verdedigen binnen de regering.

De Post kan zich maar voorbereiden wanneer ze het kader kent waarin ze zal moeten functioneren en ze kan daar geen twee of drie jaar meer op wachten. Het is natuurlijk geen evidente oefening om dit kader voor het einde van 2008 uit te tekenen. We zullen in december de minister vragen wat de stand van zaken is.

In haar interview had de minister het nog over een frequentie van drie dagen, nu heeft ze het over twee dagen. Ik hoop dat we eind dit jaar niet aan een frequentie van één dag zullen zitten. We moeten natuurlijk de Europese regels respecteren, maar we moeten toch de lat zo hoog mogelijk leggen, zodat de burger niet het slachtoffer van de vrijmaking wordt.

Ik begrijp de voorzichtigheid van de minister wat een eventuele beursgang betreft. Publieke uitspraken daarover kunnen immers speculaties op gang brengen. Met moet dus zorgvuldig de voor- en nadelen afwegen bij het beantwoorden van een parlementaire vraag over dat onderwerp. Zomaar naar de beurs

trekken zonder de gevolgen te kennen, is uiteraard niet aangewezen.

18.06 Minister **Inge Vervotte** (*Nederlands*): Welke prijs willen we betalen voor de dienstverlening?

Wanneer er inzake dienstverlening keuzes gemaakt moeten worden, moeten we er rekening mee houden dat niet iedereen evenveel ondersteuning nodig heeft. De behoeften verschillen naargelang men te maken heeft met particulieren, kmo's of grote ondernemingen. Ook dat is stof voor het publieke debat.

Het incident is gesloten.

19 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Katrin Jadin** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de locatie van het nationaal spoorwegmuseum" (nr. 1683)
- de heer **Bernard Clerfayt** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de inplanting van het toekomstige spoorwegmuseum" (nr. 2058)
- de heer **David Lavaux** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het spoorwegmuseum" (nr. 2068)

19.01 **Katrin Jadin** (MR): De NMBS-Holding staat op het punt een vestigingsplaats te kiezen voor een nationaal spoorwegmuseum. Unanieme politieke steun is er voor de site van het station Schaarbeek-Reizigers, al gaan er ook stemmen op voor een locatie in Oostende. U zal het met me eens zijn dat Oostende minder centraal gelegen is dan Brussel. Aan welke concrete sites wordt er nog gedacht? Welke locatie geniet de voorkeur van de federale regering en welke voorwaarden bevat het beheerscontract met het oog op een finale beslissing in dat verband? Wat is de stand van zaken van dat dossier? Binnen welke termijn zal de NMBS-Holding de knoop doorhakken?

19.02 **Bernard Clerfayt** (MR): De heer Libert ondervroeg uw voorganger, de heer Tuybens, op 23 april 2007 al over deze aangelegenheid.

Overeenkomstig de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS en het beheerscontract moet het Museum van de Belgische Spoorwegen in het Brussels Gewest worden gevestigd. Het station Schaarbeek-Reizigers werd als mogelijke locatie genoemd.

Brussel is niet alleen het hart van het Belgische spoorwegnet, maar is ook een van de steden die met de trein het best te bereiken is vanuit heel Europa.

De staatssecretaris voor Overheidsbedrijven erkende destijds dat het helemaal niet de bedoeling was die bepaling van het beheerscontract te wijzigen, maar dat er nog geen definitieve beslissing was genomen.

De naam Oostende komt maar steeds terug. Dat lijkt mij ontegenzeggelijk in strijd te zijn met het voornemen van de NMBS en dat zou trouwens in strijd zijn met genoemd koninklijk besluit. Hoever staat het met de studies over de vestiging van het museum? Wanneer zal een beslissing worden genomen?

19.03 **David Lavaux** (cdH): We hebben nog altijd geen museum van de spoorwegen, maar een groot deel van het materiaal kon door verenigingen worden gered. Er is echter een heel erfgood aan het roesten; het gevaar bestaat dat het tot schroot wordt verwerkt. Het beheerscontract van de NMBS is echter heel precies en het toekomstig museum moet in het tweetalig Brussels Gewest worden gevestigd.

Welke maatregelen zal u nemen om te voorkomen dat de feestelijkheden naar aanleiding van het 175-jarig bestaan de Belgische Spoorwegen in het water vallen?

19.04 Minister **Inge Vervotte** (*Frans*): De studie waarin het beheerscontract voorzag, is af. In de studie wordt aangetoond dat geen enkel van de onderzochte sites geschikt is voor een museum van de spoorwegen. In het investeringsplan 2008-2012 van de NMBS Holding is echter een krediet van 10 miljoen uitgetrokken. Ik zal de Holding om bijkomende inlichtingen verzoeken en vragen dat spoed achter het dossier wordt gezet. We zullen zien welke beslissing we kunnen nemen.

19.05 **Katrin Jadin** (MR): Ik noteer dat het gaat om 10 miljoen euro en niet om 17 miljoen. Het verbaast mij trouwens dat u de vestiging zoals vooropgesteld in het beheerscontract, namelijk het Brussel gewest, niet bevestigt.

19.06 Bernard Clerfayt (MR): Het siert u dat u spoed wil zetten achter de procedure.

19.07 David Lavaux (cdH): Ik zou mevrouw Jadin willen geruststellen: aanvankelijk was er een bedrag van zeventien miljoen euro uitgetrokken. Later werd dat teruggebracht tot vijf miljoen en nadien weer opgetrokken tot tien miljoen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.31 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 06 par M. François Bellot, président.

01 Questions jointes de

- **M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les billets seniors" (n° 1260)**
- **M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les restrictions horaires liées au billet seniors de la SNCB" (n° 1725)**

01.01 Josy Arens (cdH) : Les plus de soixante-cinq ans déplorent les restrictions horaires appliquées par la SNCB pour les billets seniors. Ces restrictions sont particulièrement pénalisantes dans les zones périphériques. Pour attirer de nouveaux voyageurs, la ministre Isabelle Durant les avait supprimées pour d'autres titres de transport sans provoquer l'engorgement des trains de navetteurs.

Quelle est votre position face à cette situation discriminatoire ? Envisagez-vous de prendre des mesures ?

01.02 André Perpète (PS) : Les restrictions associées au billet senior, que la SNCB propose aux plus de soixante-cinq ans à un tarif préférentiel, limitent l'utilisation de ce titre de transport. L'une d'elles est particulièrement dissuasive pour les habitants des zones les plus éloignées : le départ doit avoir lieu après neuf heures.

Or, cette restriction a été levée pour d'autres titres de transport qui concernaient potentiellement beaucoup plus d'utilisateurs.

Combien de personnes ont utilisé un billet senior en 2007 ? La fin des restrictions horaires que nous réclamons provoquerait-elle selon vous un engorgement des trains nécessitant un accroissement de capacités à certaines heures ? Compte tenu du principe d'égalité qui doit prévaloir en matière de service public, ne serait-il pas juste de revoir les restrictions horaires liées au billet senior pour permettre à tous les citoyens de bénéficier des mêmes avantages ?

01.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : La tarification fait partie des négociations du contrat de gestion. Je prendrai une décision lorsque la SNCB m'aura informée des conséquences d'une telle mesure.

01.04 Josy Arens (cdH) : La volonté politique est bien présente et je suis convaincu qu'il n'y aura pas de problème de saturation des trains.

01.05 André Perpète (PS) : Si vous estimiez que le risque d'engorgement est trop grand, je suggère de supprimer la restriction horaire au moins pour les personnes les plus pénalisées, celles qui habitent le plus loin de Bruxelles.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- **M. Willem-Frederik Schiltz à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service insatisfaisant de la SNCB à Bruxelles à l'égard des voyageurs internationaux" (n° 1294)**
- **M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes d'accueil et de signalétique à la gare de Bruxelles-National-Aéroport de Zaventem" (n° 1770)**

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La gare de Bruxelles-National-Aéroport de Zaventem est surtout

fréquentée par des non-Belges venus visiter Bruxelles et la Belgique. Ces touristes - chinois, japonais, nord ou sud-américains ... - sont donc fort surpris, en sortant de l'aéroport de la capitale de l'Europe, de découvrir dans la gare les horaires et autres indications seulement en néerlandais et de se voir répondre uniquement dans cette langue par le personnel de la gare. Outre les difficultés occasionnées, cela donne une image bien peu ouverte de Bruxelles, de la Belgique, voire de l'Europe.

Ne faudrait-il pas indiquer les informations dans les trois langues nationales, voire en d'autres langues, et faire en sorte que les personnes de contact parlent une des langues nationales et l'anglais ?

02.02 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Notre capitale est confrontée quotidiennement à des milliers de voyageurs nationaux et internationaux. Le service de la SNCB, en particulier dans la gare souterraine de l'aéroport de Zaventem, n'est pas adapté aux besoins d'un tel public international. Ainsi, aucune communication n'est prévue en anglais, aucun plan de la ville ou du métro n'est disponible et aucun panneau d'information ne renseigne sur les possibilités de correspondance et les arrêts à Bruxelles. En outre, très peu de contrôleurs sont présents sur le Brussels Airport Express pour renseigner les voyageurs.

Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas adapté son service aux voyageurs internationaux ? Dispose-t-elle de suffisamment de personnel et de moyens pour encore procéder à une telle adaptation ?

02.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : L'image de marque internationale de la SNCB revêt bien entendu une grande importance.

La SNCB-Holding, en collaboration avec The Brussels Airport Company, prendra dès lors les mesures nécessaires pour mieux indiquer le chemin vers la gare au moyen de la signalisation.

À la gare de Bruxelles-National-Aéroport, les annonces vocales préenregistrées sont, comme il est de règle, diffusées en français, en néerlandais, en allemand et en anglais. Les annonces exceptionnelles sont toutefois diffusées depuis la gare de Louvain, où du personnel néerlandophone unilingue assure la fonction d'annonceur.

(*En français*) La Commission permanente de Contrôle linguistique permet, pour les gares où transitent des voyageurs internationaux, que les annonces y soient effectuées dans quatre langues. C'est le cas pour la gare de Bruxelles-National-Aéroport, pourtant située sur le territoire des communes de la région unilingue.

(*En néerlandais*) Un plan de la ville de Bruxelles a été affiché dans le hall de la gare près des toilettes.

Pour Brussels Airport, la SNCB analysera et évaluera l'ensemble des informations fournies aux voyageurs, pour en améliorer encore la qualité. Il s'agit, en l'occurrence, d'informations en temps réel, de la circulation, d'informations concernant les formules de voyage proposées par la SNCB, des horaires des trains et d'informations concernant les transports publics complémentaires.

En ce qui concerne les informations sur la ville de Bruxelles et les transports publics, la SNCB consultera les instances concernées. Un concept commun d'information pourra ainsi être proposé à l'avenir aux voyageurs.

02.04 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La ministre a indiqué sa volonté de trouver une solution à ce problème. Nous serons attentifs aux améliorations qu'elle pourra apporter dans les mois à venir.

02.05 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : Je prends acte des bonnes intentions mais il s'avère que les adaptations en temps réel sont réalisées essentiellement au départ de Louvain.

02.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Cela peut arriver dans des situations exceptionnelles mais ce n'est pas la règle.

02.07 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) : J'espère qu'à l'avenir, les différentes langues peuvent être utilisées dans ces cas exceptionnels.

L'incident est clos.

03 Question de M. Bert Schoofs à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur

"la réalisation éventuelle d'une liaison ferroviaire transfrontalière entre les régions industrielles limbourgeoises Genk/Hasselt (Limbourg belge) et Sittard/Geleen (Limbourg hollandais)" (n° 1327)

03.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang) : Le ministre néerlandais des Communications et des Voies hydrauliques a suggéré d'établir une liaison transfrontalière entre les régions industrielles limbourgeoises de Genk-Hasselt (Limbourg belge) et de Sittard-Geleen (Limbourg néerlandais) via la ligne ferroviaire Fenix. Des investisseurs auraient déjà été dénichés.

La ministre est-elle informée de ce projet échafaudé par nos voisins du nord ? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu ? Qu'en pense-t-elle ? S'agit-il en l'occurrence d'un projet bon marché pouvant se substituer au Rhin de Fer ?

La ministre se mettra-t-elle en rapport avec ces investisseurs étrangers ? Existe-t-il des études concernant l'incidence socio-économique d'un tel projet sur la région ? La ministre est-elle disposée à commander une étude analogue ?

03.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le projet Fenix est un projet à 100 % privé. Infrabel n'a jamais été contactée et elle ne dispose d'aucune information. Cela dit, des contacts informels ont bien eu lieu le 31 janvier entre mon département et River to Success, le concepteur de ce projet que les Néerlandais ne considèrent pas comme une solution de substitution au Rhin de Fer. Quant à moi, je préfère m'abstenir provisoirement de porter un jugement sur ce dossier.

03.03 Bert Schoofs (Vlaams Belang) : La ministre pense-t-elle qu'il entre dans les intentions des Néerlandais de renvoyer aux calendes grecques le Rhin de Fer, voire de l'abandonner complètement ? Les investisseurs proviennent essentiellement des Pays-Bas, l'initiative prise ici n'est donc pas du tout belge.

03.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai aucune raison de penser que les Néerlandais veulent abandonner le Rhin de Fer mais ce point sera clarifié lors des contacts que nous aurons prochainement.

03.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang) : Infrabel n'apporte donc pas son soutien à ce projet River to Success ?

03.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Infrabel n'a pas encore été contactée à ce propos.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- **M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "des crèches dans les gares de la SNCB" (n° 1333)**

- **M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les crèches pour navetteurs" (n° 1829)**

04.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : En 2009, une crèche pour les enfants des usagers du train sera ouverte près de la gare de Charleroi-Sud. Il s'agit d'un projet commun de la SNCB, la Région wallonne, la Communauté française et la ville de Charleroi. Un tel projet est envisagé à Gand également.

La ministre considère-t-elle qu'il s'agit d'initiatives utiles pour faciliter la combinaison du travail et de la famille ? La SNCB envisage-t-elle d'ouvrir d'autres crèches dans les environs d'autres villes ? Où ? Pourquoi pas ?

04.02 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Cette initiative est attrayante et positive. La ville de Gand financerait le projet à Gand. Dans quelle mesure les chemins de fer sont-ils prêts à participer à l'investissement ? La ministre a-t-elle l'intention de lancer d'autres projets de ce type ? Quand la crèche de Charleroi sera-t-elle opérationnelle ?

04.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je suis favorable à toute initiative permettant de mieux combiner travail et famille. Il s'agit néanmoins d'examiner en détail si ces initiatives sont judicieuses et

viables.

Un projet de crèche est effectivement en cours à Charleroi avec l'accord de plusieurs autorités du groupe SNCB. Les crèches proches des grandes gares sont une initiative intéressante et la SNCB considère celle de Charleroi comme un projet pilote. Le comité de direction de la SNCB Holding a donné son accord de principe pour libérer de l'espace dans les environs de Charleroi-Sud. La concertation doit encore se poursuivre avec les auteurs du projet.

La SNCB a demandé la réalisation d'une étude de faisabilité sur les crèches proches des gares, pour les enfants du personnel et des voyageurs. En tant que partenaire actif, la SNCB veut lancer des projets pilotes en collaboration avec les autorités.

La SNCB n'a pas encore été sollicitée pour l'ouverture d'une crèche à proximité de la gare de Gand Saint-Pierre. Elle examine toujours les questions ou les projets précis avec beaucoup de bonne volonté.

04.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : La SCNB est ouverte aux initiatives mais n'en prendra jamais elle-même, sauf peut-être pour son propre personnel. Si la demande provient des administrations locales ou régionales, le holding se montrera positif.

04.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Les besoins en matière d'accueil dans les quartiers des gares doivent bien entendu être examinés. L'initiative visant à proposer un instrument qui facilite la combinaison travail et famille aux autorités locales est toutefois louable et prometteuse.

04.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB ne reste pas dans l'expectative ; elle a demandé qu'une étude de faisabilité soit réalisée pour vérifier si des projets pilotes étaient judicieux. Les questions concrètes seront abordées positivement.

Il est important que les autorités locales et régionales soient associées aux projets dès le début, essentiellement en ce qui concerne le subventionnement de l'accueil des enfants. Outre les initiatives privées, des initiatives subventionnées sont également envisageables.

L'incident est clos.

05 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mesures prévues contre les nuisances sonores dans le cadre de l'aménagement de la ligne 50a du RER à Itterbeek" (n° 1335)

05.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Qu'en est-il des mesures de lutte contre les nuisances sonores aux alentours de la ligne 50a du RER à Itterbeek ? Il avait été promis fin 2006, à l'issue d'une concertation entre la commune d'Itterbeek et Infrabel, que des écrans antibruit seraient placés dans trois zones et que certaines habitations bénéficieraient d'une isolation acoustique supplémentaire.

Où en sont ces travaux ? Quelles mesures complémentaires prévoit-on ? La commune de Dilbeek s'est-elle déjà concertée avec Infrabel ? La ministre a-t-elle une idée du coût ?

05.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : L'étude d'incidences a été déclarée conforme le 21 avril 2006. Les recommandations contenues dans cette étude sont intégralement reprises dans le dossier de demande ainsi que dans les permis d'urbanisme et ont débouché sur des mesures concrètes, à savoir le placement d'écrans antibruit et un monitoring supplémentaire dans certaines rues moins densément habitées, essentiellement à Dilbeek. Un accord portant sur le placement d'écrans supplémentaires en certains endroits est intervenu à la suite d'une nouvelle concertation entre la commune de Dilbeek et Infrabel. Plus aucun contact n'a eu lieu depuis la délivrance du permis d'urbanisme.

La commune de Dilbeek ainsi que trois riverains ont introduit un recours en annulation contre le plan communal d'aménagement du territoire.

L'investissement supplémentaire est estimé à 600.000 euros.

L'incident est clos.

06 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet PIDAAS" (n° 1336)

06.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Le *Passengers Information Display and Audio System* des chemins de fer, qui est mieux connu sous le nom de projet PIDAAS, doit être opérationnel à partir de 2013. Le projet pilote a-t-il déjà été lancé ? Le budget d'investissement de 16,5 millions d'euros sur sept à huit ans est-il inchangé ? Quel est l'état d'avancement de ce projet ?

06.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le projet PIDAAS comporte deux parties : le développement d'un nouveau système d'informations dans les gares et dans les points d'arrêt, d'une part, et le remplacement et/ou l'élargissement des anciens écrans d'annonces.

La mise en œuvre du nouveau système se déroule en deux phases auxquelles sont associées des phases de test. Fabricom s'y active et placera un premier prototype fin 2008. L'échéancier est fonction du programme de concentration de la zone d'Etterbeek, qui commande les installations sonores de Haren, Bordet, Evere, Meiser et Merode.

D'ici à la fin du premier semestre 2009, la phase de test portant sur les informations visuelles démarrera aussi pour les écrans d'information des gares situées dans cette zone, en commençant par Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman. Fin 2009, les premiers systèmes PIDAAS devraient être exploités.

Le système devrait être entièrement réalisé d'ici au premier semestre 2010. À l'heure actuelle, environ trois cents écrans d'information modernes sont déjà en service. Le budget initial est maintenu.

06.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Espérons que, grâce à ce système, la ponctualité des trains ira de pair avec l'exactitude des informations.

L'incident est clos.

07 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la possibilité de vendre des titres de transport par le biais du téléphone portable" (n° 1337)

07.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Le téléphone portable a de plus en plus droit de cité dans notre société. La possibilité offerte aux usagers du rail d'acheter des titres de transport par SMS n'est donc pas une mauvaise idée. En Allemagne, cette possibilité leur est offerte depuis 2006.

Le ministre précédent avait annoncé qu'il ferait réaliser une étude à ce sujet. Où en est cette étude ?

07.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB a étudié toute une série de systèmes existant à l'étranger. Il s'agit la plupart du temps de projets-pilotes et il s'est vendu peu de billets par ce système qui pose à l'évidence des problèmes de paiement, de convivialité et de contrôle sans parler des écueils technologiques.

Dans le courant de 2008, la SNCB a l'intention de lancer un projet-pilote qui permettrait d'envoyer un billet de train par SMS. La SNCB souhaiterait que ce système soit le plus accessible et le plus simple possible.

La vente aux guichets dans les gares reste bien sûr le principal pilier de la distribution. La vente de billets par internet, distributeurs automatiques et téléphone portable continuera d'être développée. Ces solutions de substitution sont importantes dans la mesure où elles pourraient permettre de continuer à dissuader les voyageurs d'acheter des billets à bord des trains. La SNCB se mettra aussi en quête de partenaires extérieurs pour étendre son réseau de distribution.

07.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA) : Ce projet-pilote est une idée astucieuse car elle est de nature à inciter aussi les gens à laisser plus vite leur voiture au garage pour prendre le train. Nous devons exploiter à cette fin tous les moyens de communication disponibles.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la liaison ferroviaire Mons-Quévrain-Valenciennes" (n° 1349)

- M. Eric Thiébaud à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de tramway reliant Valenciennes à Quévrain" (n° 2026)

08.01 Camille Dieu (PS): La liaison entre Quévrain et Valenciennes est une ancienne revendication tant des usagers que des cheminots belges.

En mai 2005, en réponse à ma question, M. Landuyt me répond qu'une étude - portant essentiellement sur le trafic voyageurs - sur la réouverture de cette ligne était reprise au contrat de gestion de la SNCB, à la suite du lancement par la SNCF d'un cahier spécial de charges relatif à la finalisation du dossier. B-Cargo était intéressé par le projet. M. Landuyt souhaitait, par ailleurs, mettre en œuvre le plus rapidement possible un projet marchandises peu coûteux.

En 2006, le ministre Tuybens m'informe que le réseau ferroviaire français a désigné un consultant privé, qui a pris contact avec la SNCB et Infrabel. La Belgique devait prévoir un budget de 2 millions d'euros. Les travaux pouvaient être terminés en 2010.

Du côté français, on a lancé la concertation publique sous l'égide de Valenciennes Métropole.

Depuis octobre 2006, le projet français a évolué, vu le succès du tramway à Valenciennes. Le tramway remplacerait le train et irait en 2011 jusqu'à la gare de Quévrain, reliant ainsi Bruxelles à Valenciennes.

Etes-vous favorable à la remise en service de la liaison Quévrain-Valenciennes, pour laquelle l'investissement du côté belge est très réduit ? Le tramway ne concernant que les voyageurs et pas le fret, savez-vous si la France est toujours intéressée par une exploitation de cette liaison ferroviaire pour le fret ? Quelle est notre position ? Comptez-vous reprendre cette liaison transfrontalière dans le prochain contrat de gestion de la SNCB ?

08.02 Eric Thiébaud (PS): Je suis bourgmestre de la commune voisine de Quévrain et, à ce titre, j'ai été contacté par les autorités françaises au sujet de leur projet d'étendre le réseau de tramways de Valenciennes pour le faire aboutir entre la frontière franco-belge et la gare de Quévrain.

De la sorte, la santé économique de Valenciennes pourrait contribuer à dynamiser encore davantage une région de Mons-Borinage en moins bonne forme pour l'instant. Cette ligne constituerait aussi une facilité substantielle pour les voyageurs venant de Valenciennes et du Nord-Pas-de-Calais et mettrait le centre de Valenciennes à 100 minutes à peine de Bruxelles.

Le SITURV (Syndicat intercommunal des Transports urbains de la Région de Valenciennes) a l'opportunité de recevoir deux millions d'euros de fonds européens. Ils doivent respecter les échéances afin de déposer le dossier franco-belge et ne peuvent le faire sans l'accord des autorités belges sur l'utilisation des quelques centaines de mètres de voies désaffectées entre la frontière et la gare de Quévrain.

Le président du SITURV, M. Decourrière, ancien député européen proche du ministre Borloo, et dont la fille siège comme ministre dans le gouvernement français, serait prêt à vous recevoir avec un membre du gouvernement français en vue de conclure et de médiatiser un accord.

Quel est votre avis sur le projet et sur la proposition de rencontre ?

08.03 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Dans le cadre du contrat de gestion actuel, une étude est en cours sur la desserte Valenciennes. Plusieurs scénarios ont été étudiés par les autorités françaises.

En juillet 2007, Infrabel a été informée par la commune de Quévrain du projet de tramway Valenciennes-Quévrain et a rencontré les services de la commune de Quévrain à ce propos en novembre. Depuis, Infrabel n'a pas reçu d'information confirmant la poursuite du projet ferroviaire.

Actuellement, Valenciennes Métropole souhaite que soit créée une ligne de tram plutôt qu'une remise en service de la voie ferrée. Il s'agit d'un investissement de 50 millions d'euros pour la France et seulement de

2 millions d'euros pour nous.

Au départ du projet, la France a toujours signalé son intérêt principal pour un trafic voyageurs plutôt que marchandises.

Pour ce dossier, tout dépend en premier lieu des décisions prises par la France puisque c'est sur son territoire que se situe principalement le tronçon de voies concerné.

À ce jour, je n'ai pas reçu d'invitation à une rencontre de la part du président du SITURV.

08.04 Camille Dieu (PS) : L'écartement des voies de trams est différent de celui des voies de chemin de fer. Il doit s'agir d'un *light rail*. Cela me convient si cela n'entraîne pas d'investissements plus importants que ceux qui avaient été imaginés.

Tant mieux si le projet de tram se réalise mais qu'en sera-t-il du transport des marchandises ? Existe-il une étude à ce sujet ? Le degré de nécessité est-il identique à celui identifié en 2003 ?

08.05 Eric Thiébaud (PS) : Je pense qu'endéans les deux jours, la ministre recevra une invitation du président du SITURV.

Les Français préfèrent utiliser un tramway qui rencontre un très grand succès dans le centre de Valenciennes.

Cette utilisation du petit morceau de voies ferrées entre la frontière française et la gare de Quiévrain, qui ne fait que quelques centaines de mètres, n'hypothèque pas la future remise en service de la ligne pour du fret.

08.06 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : B-Cargo est intéressé. Tout dépend de la volonté française.

08.07 Eric Thiébaud (PS) : Elle existe.

L'incident est clos.

09 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les quotas de PV à dresser pour les accompagnateurs de train" (n° 1411)

09.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Les accompagnateurs de trains peuvent dresser un procès verbal en cas d'infraction. Malgré cela, la peur est présente chez nombre d'entre eux ; ces derniers mois ont été rythmés par plusieurs arrêts de travail, notamment suite à des agressions sur des accompagnateurs de train. Une des réponses qui semble être donnée est la surveillance, non seulement des gares mais aussi des accompagnateurs ! Ceux qui dressent un nombre de procès-verbaux statistiquement inférieur à leurs collègues seraient identifiés et sommés de revenir à des statistiques plus "normales".

Des statistiques sont-elles établies concernant le nombre de procès-verbaux dressés par les accompagnateurs, selon quels critères et à quelles fins ?

Les accompagnateurs dressant moins de PV que leurs collègues sont-ils rappelés à l'ordre ? Si oui, par qui, selon quelle procédure et quels critères ?

Estimez-vous que ce contrôle des contrôleurs peut avoir un effet positif sur la sécurité des usagers ?

09.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Il n'est jamais demandé aux accompagnateurs de respecter un quota de bulletins de régularisation. Il s'agit d'un constat d'irrégularité rédigé par le personnel lorsque le voyageur ne peut produire aucun titre de transport valable. Il dispose alors de quinze jours calendrier pour régulariser sa situation.

La SNCB dément totalement l'existence d'un quelconque contrôle effectué à ce sujet.

L'incident est clos.

10 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mesures entreprises pour répondre aux incidents à répétition sur les lignes SNCB Liège-Namur, Dinant-Namur et Namur-Bruxelles" (n° 1412)

10.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Malgré les engagements de la SNCB et les ajustements horaires

après les vacances de Noël, les navetteurs namurois ont été soumis à de multiples désagréments ces derniers mois.

Ainsi, depuis décembre, de nombreux trains P double-étage de type M5 ont été supprimés sur la ligne Namur-Bruxelles, parfois en plein parcours, à cause apparemment de défaillances de matériel. A plusieurs reprises, le nombre insuffisant de voitures disponibles sur la ligne Dinant-Namur ou Liège-Namur a conduit à une surcharge obligeant les passagers à voyager dans des conditions inconfortables. À plusieurs reprises, ces deux problèmes se sont cumulés, conduisant à des scènes proches du métro de Tokyo ou d'Istanbul.

Combien de trains P de type M5 sur la ligne Namur-Bruxelles et retour ont-ils été annulés depuis décembre 2007 et pourquoi ? Qu'est-ce qui a été entrepris pour y remédier ? Ces trains ne mériteraient-ils pas une révision en profondeur ?

Comment expliquer la limitation fréquente, aux heures de pointe, du train entre Dinant et Namur à seulement trois voitures ?

Des investissements humains ou financiers ou de nouvelles adaptations d'horaires sont-ils programmés pour améliorer la situation sur ces lignes ?

10.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Entre le 1^{er} décembre 2007 et le 18 janvier 2008, il y a eu 9 suppressions de train P de type M5 sur la ligne Namur-Bruxelles-Midi pour les jours de circulation prévus, soit 4,8 % du total. Ces suppressions étaient la conséquence d'avaries du matériel : 7 avaries à la locomotive de traction et 2 avaries à la rame M5 proprement dite.

La révision approfondie des voitures de type M5 vient de débiter à l'atelier de Cuesmes. Les prototypes de modernisation devraient être finalisés pour l'été 2008. Pour la locomotive de traction, la révision se poursuit à l'atelier central de Salzinnes à Namur.

La relation Dinant-Namur est couplée avec la relation Liège-Namur pour former à Namur un train vers Bruxelles.

Le matériel utilisé est une automotrice de type *break* et, aux heures de pointe, il y a 4 automotrices au départ de Namur. Ces automotrices – mises en service au début des années 80 et devant être révisées – sont très sollicitées aux heures de pointe. Leur disponibilité est donc variable malgré les efforts d'entretien, ce qui explique que les trains avec une composition maximale sont déforcés en cas de pénurie d'automotrices.

Depuis le 10 janvier 2008, les instructions ont été données pour garantir la composition du train de pointe le plus important sur la ligne Dinant-Namur.

10.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Merci pour ces précisions. Ce train P est manifestement victime de la loi des séries puisque les problèmes sont différents. Dans l'absolu, neuf suppressions de train, ce n'est pas beaucoup mais peu de trains connaissent un tel pourcentage d'annulations. Je constate avec plaisir que depuis le dépôt de ma question, des instructions ont été données pour éviter cette sous-charge.

L'incident est clos.

Le **président** : La question suivante a déjà été posée, il y a quinze jours, par M. Perpète.

11 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des liaisons ferroviaires transfrontalières, notamment pour ce qui concerne les usagers des régions de Gouvy, Vielsalm et Trois-Ponts se rendant au Grand-Duché de Luxembourg". (n° 1413)

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : J'ai déposé ma question le 17 janvier et elle aurait dû être jointe à celle de M. Perpète.

11.02 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Et j'allais vous donner la même réponse qu'à sa question.

Le **président** : M. Gilkinet peut lire la réponse et compléter éventuellement sa question ultérieurement.

12 Interpellation de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'instauration d'un service minimum en cas de grève à la SNCB" (n° 17)

12.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): En ce qui concerne la question du service minimum, le gouvernement souffle simultanément le chaud et le froid. Pendant et après la période électorale, l'idée d'assurer un service minimum en cas de grève ne semblait certainement pas répugner le CD&V-N-VA et l'Open Vld.

Maintenant qu'elle fait partie du gouvernement, Mme Vervotte semble revenir sur sa position. Il est évident que tout cela n'est pas facile à organiser, mais la solution de rechange est vraiment effrayante. J'invite la ministre à observer la pagaille et les déplacements massifs de la population lorsqu'une grève éclate aux chemins de fer.

Entre-temps, des auditions sont organisées sur ce problème au sein de cette commission. Si le gouvernement renonçait à l'idée, ces auditions ne présenteraient évidemment plus aucun intérêt.

12.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai jamais changé d'avis à propos de ce problème. Mes déclarations en la matière s'inscrivent d'ailleurs dans le cadre du programme du gouvernement qui annonce que la continuité du service fera l'objet d'une concertation.

Garantir la continuité du service public signifie à mes yeux qu'il importe d'éviter les conflits sociaux et les grèves sauvages. Nous devons canaliser les réactions émotionnelles provoquées par l'agression dont a été victime un de leurs collègues.

Une concertation avec la SNCB et les syndicats va être entamée. Nous allons essayer de voir comment nous pourrions organiser une bonne concertation sociale, éviter les conflits sociaux et réduire au minimum les grèves sauvages. C'est la seule façon valable d'appliquer concrètement les accords conclus. Il n'y a pas de dissensions à ce sujet au sein du gouvernement. Il faut absolument veiller à ce que les voyageurs continuent de faire confiance à la SNCB.

12.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dans la déclaration gouvernementale, on trouve les mots « garantir la continuité du service public ». C'est une formule ambiguë.

La ministre confirme en fait qu'il ne sera pas question d'un service minimum, même si une concertation sera organisée. Je suis convaincu que la déclaration gouvernementale a entre-temps été adaptée sous l'influence de pontes syndicaux. Apparemment, les libéraux se sont eux aussi laissés dominer par ces puissances supérieures.

12.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Cette analyse est totalement dénuée de fondement. Le gouvernement souhaite conclure des accords réalisables, réalistes et exécutoires.

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Francis Van den Eynde et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde
et la réponse de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques,
invite ce dernier
à prendre sans délai les mesures nécessaires en vue d'organiser, en concertation avec tous les acteurs concernés, un service minimum en cas de grève des chemins de fer."

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

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

13 Questions jointes de

- M. Josy Arens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nouveau plan de La Poste" (n° 1524)
- M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de Points Poste" (n° 1553)
- M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'implantation des Points Poste et le calendrier prévu à ce sujet" (n° 1613)
- M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture annoncée du bureau de poste de Melsele avant même l'ouverture d'un Point Poste" (n° 1617)
- M. Denis Ducarme à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de la poste de Gozée (Thuin) et la situation de blocage relative à l'ouverture d'un Point Poste dans cette même commune" (n° 1760)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le service offert par La Poste à Roesbrugge-Haringe" (n° 1774)
- Mme Sarah Smeyers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de plusieurs bureaux de poste" (n° 1785)
- M. Stefaan Vercamer à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les réformes prévues à La Poste dans la région d'Alost-Audenarde" (n° 1883)
- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les restructurations prévues à La Poste en province de Luxembourg" (n° 1917)
- M. André Perpète à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les différents rapports annuels relatifs aux activités de La Poste" (n° 1918)
- M. Stefaan Vercamer à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les réformes prévues à La Poste dans la région d'Alost-Audenarde" (n° 1994)
- M. Éric Thiébaud à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste dans la région de Mons" (n° 2020)
- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste dans la région de Mons-Borinage" (n° 2024)

13.01 Josy Arens (cdH) : Outre la fermeture inacceptable des bureaux de poste qui se poursuit conformément au plan de gestion, il semble qu'un plan de direction soit en discussion à la Poste. Sa mise en œuvre se traduirait par le remplacement des bureaux de poste par des *clusters* de plusieurs entités, où les facteurs prépareraient les tournées qui seraient ensuite acheminées vers de petits dépôts pour être distribuées par des livreurs. La tâche du facteur se réduirait à payer les pensions et à livrer les petits colis. Il ne pourrait plus vendre des timbres ni réceptionner du courrier. À nouveau, les habitants des zones rurales seraient discriminés.

De plus, le fait d'embaucher des livreurs pour des tournées de quelques heures n'assurera pas une stabilité de l'emploi. Les livreurs ne connaîtront pas les quartiers et n'auront personne pour les renseigner.

Quelle est votre position par rapport à ce plan ? Envisagez-vous des mesures afin de permettre au facteur de continuer ses tournées et d'assumer son rôle social dans nos régions rurales ? Prendrez-vous des dispositions pour que ce plan inacceptable ne soit pas mis en application ?

13.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) : Après la fermeture des bureaux de poste de Reningelst et Watou et leur remplacement par un Point Poste, ce serait à présent au tour du bureau de Roesbrugge-Haringe de fermer ses portes, de sorte que seul subsisterait le bureau central de Poperinge.

Est-ce exact ? Pour quelle date cette fermeture est-elle prévue ? Est-il exact que, selon le contrat de gestion, l'on doit nécessairement pouvoir trouver un bureau de poste offrant la totalité des services dans un rayon de 10 kilomètres ? Si le bureau de Roesbrugge devait fermer, la distance dépasserait en effet les 10 kilomètres.

Combien de bureaux La Poste a-t-elle déjà fermés depuis le début de la réorganisation ? Combien d'autres vont encore suivre ? Combien comptait-on de bureaux avant la réorganisation ?

13.03 Camille Dieu (PS) : Pour que la Poste soit compétitive sur un marché libéralisé, le contrat de gestion a prévu de nombreuses fermetures de bureaux de poste. À Saint-Ghislain, une entité du Borinage qui

compte 22 700 habitants, il ne subsiste qu'un seul bureau de poste. Aucun point-poste n'est prévu à Baudour et ceux de Sirault et de Douvrain n'ont pas encore été créés.

Il me semble que cette situation est dommageable pour les citoyens et pour l'image de La Poste. Quelles mesures prendrez-vous pour que ce problème soit réglé rapidement ?

13.04 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): On a appris récemment que le Point Poste de Sinaai, une commune fusionnée de Saint-Nicolas, fermera bientôt ses portes. Ce Point Poste est établi dans une filiale de Fortis. L'administration locale estime que si l'on n'ouvre pas un nouveau Point Poste pour le remplacer, l'ancien bureau de poste doit être rouvert.

Est-il exact que le Point Poste de Sinaai va être supprimé ? Est-on à la recherche d'alternatives ? Combien de Points Poste y a-t-il déjà dans tout le pays ? Combien de Points Poste ont-ils déjà fermé leurs portes ? Le Point Poste de Sinaai est-il le seul à être menacé ? Ou la banque Fortis renonce-t-elle de manière générale à sa collaboration avec La Poste ? Où la plupart des Points Poste sont-ils établis ? Dans des commerces, des banques, des maisons communales ? Leur fonctionnement a-t-il déjà été évalué ?

Fin 2006, La Poste a annoncé la fermeture du bureau de Melsele, une commune fusionnée de Beveren-Waas. En novembre, le secrétaire d'État compétent avait déclaré que ce bureau ne serait pas fermé si aucune alternative n'était trouvée sous la forme d'un Point Poste. Selon mes informations, le bureau en question devrait quand même fermer ses portes, bien que l'on n'ait pas encore trouvé de lieu prêt à accueillir un Point Poste.

Ces informations sont-elles exactes ? Quel est le point de vue de la ministre à ce sujet ? Combien d'appels d'offres ont-ils été lancés en vue de la création d'un Point Poste à Melsele et combien de candidats y ont-ils répondu ? Y a-t-il des problèmes semblables dans d'autres communes ?

Dans une commune fusionnée de 10 000 habitants telle que Melsele, il est peut-être plus difficile que dans une petite commune de faire accomplir par un Point Poste l'éventail des services offerts par La Poste. Les problèmes dépendent-ils effectivement du nombre d'habitants ?

13.05 André Perpète (PS) : La restructuration de La Poste, prévue dans la province de Luxembourg, vise les bureaux de distribution de courrier. Ils sont pour l'instant au nombre de 27. Dans une note de travail du plan stratégique 2008-2012, la Poste envisagerait de les ramener à cinq plates-formes.

Quel rôle les facteurs joueront-ils à l'avenir dans notre entreprise publique dans ces conditions ?

Combien d'emplois pourraient-ils être perdus ?

Qu'entend La Poste par les termes "livreur de courrier" ?

Faudrait-il engager du nouveau personnel ou recourir à des sous-traitants ?

Les rapports annuels relatifs aux activités de La Poste et notamment les rapports 2006 de La Poste et du service de médiation de La Poste ont des conclusions très différentes. Selon le rapport de La Poste tout va bien, le personnel et la clientèle sont satisfaits.

J'ai l'impression que nous ne rencontrons pas les mêmes personnes dans la rue !

En 2006, on a assisté à la suppression de 700 équivalents temps plein. Les conditions de travail sont précaires pour les travailleurs intérimaires qui n'ont aucune connaissance de base. Le nombre de plaintes auprès du service de médiation n'a jamais été aussi important, surtout concernant la fermeture des bureaux de proximité, la suppression des boîtes aux lettres et les Points Poste.

Pouvez-vous nous expliquer cette différence de perception ?

Quelles restructurations supplémentaires sont-elles réellement à l'ordre du jour ?

Qu'en sera-t-il des engagements futurs au sein de l'entreprise publique ?

Quelles sont les intentions du gouvernement par rapport aux futurs contrats de gestion ?

Reviendrons-nous à un recrutement plus organisé et à une formation plus cohérente du personnel ?

Pour moi, les Points Poste ne peuvent constituer une solution structurelle mais plutôt un pis-aller.

13.06 Eric Thiébaud (PS): La fermeture annoncée du bureau de poste de Cuesmes a suscité un vif mécontentement parmi la population. La Poste prévoit, pour 2008, la fermeture des bureaux de Boussu, de la place de Pâturages, de Thulin, de Cuesmes, de Flénu, de Ghlin, du chemin des Mourdreux, de la digue des Peupliers à Mons, du SHAPE, de la place du Sud à Quaregnon, de Baudour et, enfin, de Tertre.

Ces fermetures s'inscriraient dans le cadre de l'amélioration du service à la clientèle ! La Poste a annoncé qu'elle souhaitait ne conserver qu'un bureau de poste par entité dans le cadre du processus de libéralisation du secteur.

Dans la commune d'Hensies, dont je suis le bourgmestre, le bureau va fermer ses portes. Mon administration s'est proposée pour accueillir un point-poste, opérationnel au mois d'avril. Cette installation aura un coût. Par conséquent, je considère que ma commune a dû suppléer à une forme d'abandon d'un service public qui relève encore du fédéral.

Sur quels critères la fermeture du bureau de poste de Cuesmes a-t-elle été décidée ?

Peut-on envisager que La Poste reconsidère cette fermeture ?

L'établissement de points-poste alternatifs au sein de la commune, en concertation avec les autorités de la Ville de Mons, a-t-elle été établie ?

S'agissant du bureau de Thulin, pourquoi La Poste refuse-t-elle à l'administration communale d'élargir les services disponibles aux services bancaires de La Poste ?

Pourquoi La Poste n'a-t-elle pas essayé systématiquement de former des synergies avec les pouvoirs locaux ?

13.07 Sarah Smeyers (CD&V - N-VA) : En 2008, La Poste va fermer 9 bureaux à Sint-Niklaas, seuls deux bâtiments principaux subsistant au centre-ville. À Beveren, seul un bureau sera maintenu pour 8 communes.

Que pense la ministre de la politique actuelle de centralisation de La Poste ? Est-il normal que pour certaines personnes, le bureau de poste le plus proche se situe à une demi-heure de voiture ? N'est-il pas aussi important de poursuivre une stratégie axée sur le client que de viser la rentabilité ? Est-il normal que La Poste annonce la fermeture de bureaux avant de savoir précisément s'ils seront remplacés par des Points Poste et où ces derniers seront situés ? Les services offerts par un Point Poste sont-ils suffisants ?

13.08 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA) : La Poste souhaite également fermer des bureaux de poste à Alost et à Audenaerde et les remplacer par des Points Poste.

De combien de bureaux de poste s'agit-il ? Combien de Points Poste seront-ils créés ? Le nombre de boîtes aux lettres rouges sera-t-il maintenu ou diminuera-t-il ? Quand des boîtes aux lettres bleues seront-elles installées près des Points Poste ? Quel est le calendrier pour la mise à disposition, dans chaque bureau de poste, du coin pour les opérations bancaires comprenant les services de la Banque de La Poste ? Quel est le calendrier pour l'instauration des Géoroutes 3 et 4 ? Quand les bureaux de distribution seront-ils transformés en plates-formes en ce qui concerne les paquets, les services express, les tournées de distribution écourtées et à mi-temps et les livreurs de courrier ?

13.09 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : La réorganisation du réseau de bureaux de La Poste est due au besoin de centralisation, mais aussi et surtout de diversification. Dans la nouvelle vision qui a été développée sur la base de différentes études, le bureau de poste n'est plus le seul fournisseur de services postaux et des Points Poste, ainsi que des débits de timbres, viennent le compléter. À l'avenir, la banque par internet ou par téléphone s'y ajoutera aussi.

Le réseau de 1.300 bureaux postaux, qui est largement déficitaire, est transformé en un réseau comptant au moins autant de points de services postaux. Conformément à un accord, il est garanti que 650 bureaux postaux et 650 Points Poste resteront ouverts.

La réorganisation a démarré en 2007 et s'achèvera en 2009. La Poste s'engage à ouvrir un Point Poste à chaque fermeture d'un bureau. Cependant, ce point n'a pas été mentionné dans le contrat de gestion.

La réorganisation est indispensable étant donné que le réseau de bureaux enregistre de lourdes pertes et que La Poste doit se préparer à la libéralisation du marché. Au cours des prochains mois, nous devons examiner comment La Poste pourra s'y préparer au mieux.

Bien que la décision soit antérieure à ma nomination en tant que ministre, il serait déraisonnable de tout modifier maintenant. Je continuerai à suivre l'évaluation, l'évolution, la qualité et la pérennité des Points Poste de près et veillerai à ce que toutes les conditions soient remplies.

Pour les opérations courantes comme la vente de timbres, les renseignements sur l'affranchissement, la remise et le retrait d'envois recommandés ou de paquets et de paiements jusqu'à 300 euros, les clients peuvent dorénavant se rendre dans un Point Poste et ne doivent plus se déplacer dans un bureau de poste. Un envoi ou un paquet recommandé peut par ailleurs être présenté une nouvelle fois et les facteurs peuvent également fournir quelques services de base à domicile aux personnes moins valides.

Une récente enquête montre que la satisfaction relative au réseau commercial de La Poste a augmenté chez les particuliers, les indépendants et les PME. Essentiellement l'allongement des heures d'ouverture des Points Poste et les possibilités de e-shopping sont appréciés et cette diversification garantit l'accessibilité. Des solutions spécifiques sont par ailleurs proposées aux entreprises.

Le client peut s'adresser à un Point Poste pour 90 % des opérations normalement effectuées au guichet d'un bureau de poste.

(En français) Les différents services offerts par un bureau de poste et un Point Poste sont définis dans le contrat de gestion qui fait référence à un assortiment complet et à un assortiment de base, qui représente en moyenne 90% de l'activité d'un bureau de poste en termes de transactions individuelles.

(En néerlandais) L'accessibilité des services est ainsi garantie dans le cadre d'une approche multicanaux et conformément aux dispositions du contrat de gestion avec La Poste.

L'annonce de la fermeture de bureaux avant que l'emplacement exact des Points Poste qui les remplaceront ne soit connu vise à instaurer une communication aussi transparente que possible. Les différentes étapes à respecter avant d'ouvrir un Point Poste et de fermer un bureau consistent à lancer un appel d'offre local et à entamer des négociations avec les partenaires potentiels ainsi qu'avec le personnel local de La Poste. Lorsque les données concrètes sont disponibles, La Poste en avertit l'administration communale et organise une campagne d'information à destination du grand public, notamment par le biais de dépliants distribués en porte-à-porte. La Poste doit faire montre d'un soin tout particulier lors de la transition et veiller à ce que cette dernière s'accompagne d'un maximum de compréhension de la part de tous.

Chaque fermeture d'un bureau et chaque ouverture d'un Point Poste est fondée sur une étude complète et très circonstanciée prenant en considération différents éléments figurant dans le contrat de gestion tels que la densité de population, le potentiel du marché, l'infrastructure, la viabilité économique du bureau et la structure du réseau de bureaux.

Les Points Poste implantés dans des agences Fortis seront systématiquement démantelés à la suite de la décision prise en effet par La Poste et par Fortis de mettre fin à leur collaboration. La Poste s'engage à rechercher à chaque fois un Point Poste de substitution. Le Point Poste situé dans le bureau Fortis de Sinaai, pour lequel une alternative a déjà été trouvée, sera fermé en mars prochain.

Les appels d'offres en vue du remplacement des dix-huit Points Poste dans des agences Fortis ont été publiés en janvier.

Le premier Point Poste a été ouvert le 4 novembre 2004. On dénombre actuellement 360 Points Poste et six ont déjà été fermés. Cette situation n'est pas exceptionnelle puisqu'il y aura toujours des Points Poste qui s'ouvriront et d'autres qui fermeront. Il importe de respecter les conditions du contrat de gestion, ce qui signifie notamment que le réseau de vente doit toujours compter 1.300 points et au moins un bureau de

poste par commune. La Poste assure un suivi étroit de la qualité du service dans le réseau des Points Poste. J'ai encore insisté sur cet aspect dans le cadre de mes discussions avec La Poste.

Les Points Poste qui ne satisfont pas aux exigences de qualité de La Poste peuvent bien entendu être fermés. Il va de soi que l'exploitant d'un Point Poste peut également décider à tout moment de cesser son activité.

La plupart des Points Poste sont exploités dans le cadre de commerces : 64 % sont établis dans des commerces indépendants et 27 % dans des supermarchés, le reste étant réparti entre les secteurs financier et public.

La fermeture du bureau de poste de Melsele est effectivement planifiée pour la fin du mois de mars 2008. En même temps, La Poste maintient son engagement d'ouvrir rapidement un Point Poste à titre de remplacement. J'ai demandé que la fermeture n'intervienne pas avant qu'une autre solution ait été trouvée. La procédure de recherche d'un partenaire pour l'exploitation d'un Point Poste est en cours et deux candidatures ont été reçues et évaluées. Dans un petit nombre d'autres communes, il s'est également avéré difficile de trouver un partenaire adéquat mais il n'existe généralement pas de lien avec le nombre d'habitants.

La fermeture du bureau de poste de Roesbrugge-Haringe est prévue pour le 28 avril prochain, ce qui signifie qu'il subsistera un seul bureau de poste à Poperinge et un Point Poste à Reningelst, à Watou et à Proven. Ce dernier Point Poste remplace le bureau de poste de Roesbrugge et sera opérationnel le 20 février.

Le contrat de gestion prévoit la présence d'un bureau de poste proposant l'assortiment complet dans un rayon de 10 km autour de chaque point poste proposant l'assortiment de base. Le bureau de poste de Oost-Vleteren est situé à 9,4 km de Proven. Le contrat de gestion est donc respecté.

Le 1er janvier 2006, au début de l'opération de réorganisation, le pays comptait 1294 bureaux de poste. En 2006, La Poste a fermé 46 bureaux et en a ouvert cinq. En 2007, 251 bureaux de poste ont été fermés et six autres ont été ouverts. Pour 2008 et 2009 sont prévus la fermeture de trois cents bureaux et l'ouverture d'une quarantaine d'autres.

(En français) En ce qui concerne la région de Mons-Borinage, pour la commune de Saint-Ghislain, la réorganisation se traduit à l'horizon mi-2009 par le maintien du bureau de poste offrant un assortiment complet et des quatre points-poste offrant un assortiment de base.

Le bureau de Sirault, fermé suite à une répétition de hold-up, sera prochainement remplacé par un point-poste, après exécution de travaux par les partenaires choisis.

En ce qui concerne le bureau de Baudour, le seul candidat ayant manifesté son intérêt pour l'ouverture d'un point-poste a été sélectionné.

La Poste garantit l'ouverture de points-poste avant les fermetures, ce qui est déjà le cas pour Quaregnon, Baudour et Hensies.

La décision de fermeture du bureau de Cuesmes cadre avec les critères fixés par le contrat de gestion.

Le plan stratégique qui prévoit le maintien de 650 bureaux de poste est déterminé en fonction d'un modèle visant à assurer la rentabilité du réseau et la couverture du terrain en termes d'habitants et de trafic. Si une commune dispose de plus d'un bureau, le choix du bureau ou des bureaux à maintenir se fait sur base d'une analyse locale.

La fermeture du bureau de Cuesmes ne devait pas faire l'objet d'une concertation avec les autorités communales. Cependant, celles-ci ont été tenues informées dans un souci de transparence.

Je demanderai également à La Poste de garantir, comme toujours, l'ouverture d'un point-poste préalable à la fermeture du bureau.

(En néerlandais) La réorganisation du réseau de bureaux de poste sera également poursuivie dans la région

d'Alost-Audenaerde. Cinq fermetures sont encore prévues jusqu'à la mi-2009. Alost conservera deux bureaux, les autres communes fusionnées en conserveront un. Les bureaux fermés seront remplacés par des Points Poste.

Il n'existe aucun projet visant à réduire le nombre de boîtes aux lettres rouges. Certaines d'entre elles pourraient toutefois être déplacées. Les boîtes aux lettres bleues pour les virements de la Banque de La Poste seront installées entre le 15 février et fin juin dans les Points Poste.

Les services de la Banque de La Poste sont disponibles dans tous les bureaux de poste. Un coin pour les opérations bancaires sera aménagé dans la mesure du possible.

La réorganisation de la distribution et les adaptations de l'organisation du service y relatives constituent un processus permanent. L'objectif est de réaliser une adaptation des organisations du service par an.

(En français) Quant à la réorganisation de la distribution du courrier, le plan d'entreprise 2008-2012 ne constitue pas un nouveau plan mais une actualisation des projets menés depuis 2003 pour absorber le choc de la libéralisation. Il est important de distinguer le bureau de poste, bâtiment lié à la distribution du courrier, du bureau de poste accueillant des clients. Leur localisation dans un bâtiment commun n'est ni une exigence réglementaire ni une nécessité opérationnelle.

Ce projet à long terme est clair au niveau des principes mais aucun planning détaillé ne sera disponible avant plusieurs mois. Il vise à réduire les coûts de fonctionnement de la Poste et, notamment, sa facture énergétique. Cette nouvelle structure du réseau de distribution n'aura pas d'impact sur le service offert à la clientèle. En outre, la dimension sociale du contrat population-facteur a toujours été prise en compte par La Poste et elle le restera.

Enfin toute modification de l'organisation fera l'objet de concertations approfondies avec les organisations syndicales. La Poste s'est engagée à ne procéder à aucun licenciement sec.

13.10 Josy Arens (cdH): Il y a un an, Johnny Thijs a rencontré les bourgmestres de Wallonie. Il m'avait presque rassuré. À présent, je pense que la réactualisation du plan est prévue en profondeur, pour ne pas dire qu'il s'agit d'un nouveau plan.

Que reste-t-il du service public de La Poste ? Du rôle social du facteur ? Du service postal dans les zones rurales à faible densité de population, comme la province de Luxembourg ?

13.11 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Je regrette que La Poste ne tienne pas compte des communes densément peuplées ni des communes fusionnées au territoire très étendu. Beveren-Waas est la commune flamande dont le territoire est le plus étendu. En n'y prévoyant qu'un seul bureau, La Poste contraint les habitants de la commune la plus septentrionale à parcourir vingt kilomètres pour se rendre dans leur bureau de poste.

Je ne partage pas l'opinion de la ministre au sujet de la manière dont La Poste communique ses décisions. Au moment où l'on a pu prendre connaissance de l'annonce de fermeture du bureau de Kieldrecht sur internet, le personnel de ce bureau n'en était pas encore informé et la lettre de l'administration communale leur annonçant cette mauvaise nouvelle ne leur était pas encore parvenue.

La Poste s'est engagée à ouvrir un Point Poste avant de fermer tout bureau de poste mais elle ne respecte pas cet engagement. Prenez par exemple la commune de Melsele : le bureau fermera fin mars mais personne ne s'est encore porté candidat pour y gérer un Point Poste. Et il ne suffit pas d'entamer des négociations car celles-ci peuvent toujours se terminer brutalement. J'espère que la ministre mettra tout en œuvre pour éviter la fermeture de ce bureau si aucune solution de remplacement n'est trouvée.

13.12 Sarah Smeyers (CD&V - N-VA) : Je partage le scepticisme de M. Stevenheydens concernant le fait que La Poste ne respecte pas toujours son engagement d'ouvrir un Point Poste chaque fois qu'un bureau est fermé. La ministre doit veiller à ce que cet engagement soit respecté.

Je comprends le souci de rentabilité de certains au sujet de La Poste. Mais Beveren-Waas et Sint-Niklaas étant des communes au territoire très vaste, elles justifient qu'une étude approfondie leur soit consacrée.

13.13 Stefaan Vercamer (CD&V - N-VA) : Il serait utile de pouvoir disposer d'une liste de tous les bureaux de poste qui ferment et des points poste qui ouvrent.

13.14 André Perpète (PS) : J'estime ne pas avoir eu de réponse satisfaisante à mes questions. Puisqu'il n'est pas évident de répondre à une dizaine de questions en même temps, je reviendrai sur le sujet ultérieurement.

Je reste sceptique sur le fait que les points-poste remplacent correctement les bureaux de poste. Si les heures d'ouverture sont plus larges, les services ne sont pas complets. Cela dépend aussi de la formation et du comportement des personnes qui tiennent ces points-poste sans être des professionnels de La Poste.

13.15 Eric Thiébaud (PS) : La ministre a été bombardée de questions sur ce sujet. Je reste persuadé qu'un seul bureau de Poste par entité est insensé, si l'on compare par exemple Mons (90.000 habitants) à Flobecq (3.000) !

Dans ma commune, il n'y a pas de possibilité de point-poste dans des commerces privés. La commune a donc pris en charge elle-même le point-poste. Nous disposons de locaux avec des guichets sécurisés et avons proposé à La Poste de reprendre tous ses services, mais elle nous a répondu qu'il était impossible d'assurer le service de banque. Ne pourrait-on obtenir une dérogation pour fournir tous les services postaux dans ma commune, alors que l'on consent un effort financier pour fournir le personnel à la place de La Poste ?

13.16 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : J'ai l'impression qu'il existe certains malentendus.

13.17 Camille Dieu (PS) : Je sais que la situation est difficile à gérer mais cela fait trois ans que nous suivons le dossier de la réorganisation de La Poste et nous savons que, sous l'emballage de modernisation, on a enrobé la restructuration de La Poste.

À côté du service public postal, on aurait pu avoir des *call centers* et des shoppings *on line*. Mais tout le monde n'a pas un ordinateur ni ne sait forcément utiliser ce genre de choses. Dans les zones rurales, il y a une population vieillissante qui ne connaît pas cet usage, et pour qui La Poste était vraiment un service public nécessaire. Sous l'appellation de « nouvelle vision stratégique », il s'agit en fait d'une rationalisation pour raisons économiques.

Le conseil communal de Saint-Ghislain a écrit son inquiétude à La Poste. Vous me répondez qu'à Sirault, ça va être fait prochainement - il faut trouver un partenaire - et que donc il n'y a pas de date d'ouverture. Il y a donc une contradiction avec l'assurance donnée par les ministres précédents et vous-même, d'avoir un point-poste chaque fois qu'on ferme un bureau de poste. Déjà que ça me fait mal qu'on ferme un service public, mais si, en plus, il n'y a plus de service rendu à la clientèle ! A côté de « un bureau de poste par commune », il y avait d'autres conditions dans le contrat de gestion, notamment un maillage de 10 km entre les bureaux de poste et 5 km entre les points ou haltes poste. Où sont-ils ?

C'est pourtant simple : tant qu'il n'y a pas de point-poste, on ne doit pas fermer le bureau de poste !

Lorsqu'on dit qu'on ouvre un point-poste à Douvrain par rapport à Baudour et St-Ghislain, si ce n'était pas triste, cela ferait rire tout le monde ! Si l'administration communale s'inquiète, si le bourgmestre monte aux barricades, c'est qu'on aurait pu trouver autre chose. En son temps, j'ai participé à la concertation relative au Pass à Frameries. Lorsque nous sommes sortis de là, nous étions plutôt rassurés. Mais ce qu'on nous a dit à l'époque n'était pas exact. On a enrobé l'affaire. Vous n'étiez pas là, mais aujourd'hui, vous devez endosser toutes les récriminations que l'on vient d'évoquer.

Et ne parlons pas des grandes surfaces : voyez ce qui arrive à Carrefour ! Si le petit commerce ferme, que fait-on ? On attend combien de mois ? Dans les zones rurales, je vous assure qu'on trouve difficilement un petit commerce. Quand les petits commerces ferment, tout ferme. À ce moment-là, on va rouvrir un bureau de poste ? Voilà quand même une question essentielle à traiter dans un contrat de gestion.

13.18 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je tiens à mettre les points sur les i en rappelant que les relations entre l'Etat et La Poste sont réglementées dans un contrat de gestion qui n'arrivera à échéance qu'en 2010. Ce contrat ne stipule pas que tout bureau de poste qui disparaît doit être remplacé par un Point Poste. La Poste s'efforce, certes, de pourvoir à ce remplacement mais elle n'y est pas tenue légalement.

J'espère néanmoins que La Poste, qui se veut une entreprise aux yeux de laquelle les desiderata de la clientèle sont un paramètre fondamental, essaiera d'honorer cet engagement informel.

(En français) Pour une extension de la gamme aux autres services bancaires de La Poste, il faut distinguer les services bancaires de base, offerts dans chaque commune via les bureaux de poste maintenus conformément au contrat de gestion, et les services bancaires commerciaux distribués par La Poste.

Les extensions des points-poste aux services bancaires de base nécessiteraient un cadre contractuel et une mise en conformité par rapport aux obligations légales du secteur bancaire. La Poste n'entend pas suivre cette voie.

Enfin, pour chaque marché point-poste ouvert, les autorités communales continuent d'avoir la possibilité de poser leur candidature.

L'incident est clos.

Président : M. Jef Van den Bergh

14 Question de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets dans les gares" (n° 1560)

14.01 François Bellot (MR) : Pourriez-vous nous présenter le bilan de la situation de ces 45 gares qui ont fermé leurs guichets il y a trois ans ?

Combien de bâtiments ont été cédés à des particuliers, des entreprises ou des communes ?
Quelles dispositions ont été prises dans ces gares pour assurer l'accueil et le confort des usagers ?

Combien de salles d'attente ont-elles été maintenues et combien de gares ont reçu des abris sur les quais ?
Quelles sont les intentions de la SNCB quant à la propriété de ces biens dont certains pouvoirs publics disent que l'estimation présentée par la SNCB dépasse la valeur habituelle des constructions dans différentes régions ?

Quelles sont les dispositions prises pour assurer l'entretien de l'intérieur et des abords des bâtiments ?

14.02 Inge Vervotte, ministre (en français) : Il ne s'agit pas de 45 gares, mais de 39 gares !

En Région flamande, des 15 gares, 6 sont louées à des tiers, 1 est vendue et 4 sont utilisées par des services de la SNCB. Quatre gares font l'objet d'une négociation en vue d'une vente ou d'un bail emphytéotique.

Une gare est concernée en Région de Bruxelles-Capitale. Elle sera démolie.

En Région wallonne, des 23 gares, 8 ont été louées à des tiers et 15 font l'objet d'une négociation en vue d'une valorisation.

Aucune salle d'attente n'a été maintenue dans les Régions flamande et bruxelloise, 8 l'ont été en Région wallonne.

Dans un premier temps, une éventuelle reprise des bâtiments est négociée avec la commune. Si elle n'est pas intéressée, le marché privé est contacté via une procédure publique.

L'entretien de l'intérieur des lieux est à charge du locataire, les abords de la gare dépendent d'Infrabel.

14.03 François Bellot (MR) : Pourrais-je recevoir la liste des gares concernées ?

L'incident est clos.

Président : M. François Bellot.

15 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques

sur "l'avenir du projet expérimental de gratuité du stationnement lancé par la SNCB dans 12 gares et son extension éventuelle aux abonnés qui travaillent à temps partiel" (n° 1571)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Le projet relatif au stationnement gratuit dans douze gares est en cours depuis 2005 et peut donc être évalué aujourd'hui.

Le stationnement n'est gratuit que pour les abonnés alors que par le passé, le stationnement était gratuit pour les abonnés comme pour les voyageurs occasionnels dans certaines gares concernées par le projet. En réalité, le projet dissuade donc les voyageurs occasionnels, qui devraient précisément être incités à prendre le train.

Je suis conscient du fait que toutes les gares ne disposent pas d'un nombre suffisant d'emplacements de stationnement et que de meilleures correspondances de bus et de trams constitueraient un début de solution. S'il était mis un terme au projet, il serait dommage que les navetteurs doivent également payer désormais pour le stationnement dans huit des douze gares concernées.

Quelle est la décision définitive relative au stationnement éventuellement gratuit dans les douze gares ? Cette politique sera-t-elle éventuellement élargie ?

Les parkings qui étaient partiellement ou entièrement gratuits en août 2005 resteront-ils partiellement gratuits ?

La SCNB envisage-t-elle d'instaurer le stationnement gratuit pour les voyageurs qui disposent d'un abonnement railflex également ?

15.02 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Le projet relatif au stationnement gratuit a montré qu'il est indispensable de poursuivre les investissements en matière de stationnement et qu'une tarification différenciée porte ses fruits.

Sur les 37 principales gares gérées par la SNCB-holding, les parkings suivants sont complets : Alost, Arlon, Ath, Braine-l'Alleud, Charleroi, Denderleeuw, Termonde, Gand-Dampoort, Hasselt, Courtrai, Louvain, Libramont, Liège, Malines, Namur, Nivelles, Ostende, Ottignies, Sint-Niklaas, Vilvorde et Zottegem.

Pour tenter de résoudre ce problème, la SNCB Holding met en œuvre les moyens suivants : investissement dans la constitution de capacité supplémentaire, réorganisation d'infrastructures existantes et, dans certaines circonstances, tarification adaptée. Cette nouvelle politique de stationnement poursuit quatre objectifs : disponibilité garantie de places de parking pour les usagers du train, tarification différenciée en fonction du type de gare, de l'usager et du marché local, recettes suffisantes pour couvrir les coûts opérationnels et souci de ne pas décourager l'utilisation des transports en commun. La politique en matière de stationnement est aujourd'hui à l'étude. La Holding cherche à évaluer en permanence sa politique en matière de transport et de stationnement en fonction du micro-environnement autour des gares, ce qui requiert évidemment le temps nécessaire. Le projet pilote doit être poursuivi jusqu'à la mise en œuvre effective de la nouvelle politique de stationnement. Celle-ci constitue évidemment aussi un point important dans le cadre des négociations relatives au contrat de gestion.

La politique en matière de stationnement requiert une approche différenciée. La SNCB œuvre déjà en ce sens mais, si elle veut jouer pleinement son rôle de maillon de l'ensemble de chaîne de transport, il importe qu'elle consacre l'attention requise à des facteurs tels qu'attractivité et accessibilité. Ainsi, la politique en matière de vélos et de grilles de stationnement pour vélos deviendra un enjeu important dans le cadre des négociations relatives au contrat de gestion. Un concept global doit être défini, qui ne soit pas axé unilatéralement sur, par exemple, les parkings pour voitures. Il convient de rester également attentif à l'accès aux gares des usagers non-automobilistes.

La collaboration étroite de la SNCB avec des partenaires locaux constitue une bonne chose. Lorsqu'on s'entretient avec les personnes concernées, on entend souvent dire qu'elles aimeraient se rendre à la gare en vélo mais que l'itinéraire qu'elles devraient emprunter à cet effet n'est pas toujours sûr. Cet aspect ne ressortit évidemment pas à la responsabilité de la SNCB mais de l'administration locale ou de la Région. Les administrations locales doivent dès lors être également associées à la définition du concept global.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : J'adhère pleinement aux quatre principes qui devront régir à

l'avenir la politique en matière de stationnement. En particulier, l'approche différenciée en fonction de l'environnement m'apparaît comme très importante. Il en est de même de la concertation avec les administrations locales. Une politique sous forme de convention, à l'instar de celle qui unit en Flandre De Lijn et les administrations locales, pourrait constituer un mode de structuration efficace de la concertation entre la SNCB et les administrations locales.

L'incident est clos.

La séance est suspendue de 16 h 36 à 16 h 46.

16 Questions jointes de

- **M. Jean-Luc Crucke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les récentes perturbations du trafic SNCB au départ de la gare de Tournai" (n° 1572)
- **M. Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève surprise du 22 janvier des accompagnateurs de train" (n° 1638)
- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les grèves à la SNCB" (n° 1642)
- **M. Francis Van den Eynde** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les nouvelles mesures de sécurité pour les accompagnateurs de trains" (n° 1738)
- **M. Philippe Henry** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les revendications des accompagnateurs de train" (n° 1746)
- **M. André Perpète** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les agressions dans les trains" (n° 1958)
- **M. Peter Logghe** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes sur les lignes La Panne-Gand et Courtrai-Bruxelles" (n° 2048)

16.01 Jean-Luc Crucke (MR) : La "sous-région" Tournai-Mouscron connaît une situation spécifique face à la violence dans les trains. À Tournai, il n'existe plus de cellule de sécurité car le personnel qui y était affecté a été muté à Mons. En Hainaut occidental s'est installée une délinquance propre à une mouvance touristique liée aux "mégadancings". Cette situation rencontre un vide sur le plan de la sécurité.

Serait-il vraiment utopique d'affecter un personnel de sécurité au Hainaut occidental, en particulier à Tournai ?

16.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): De plus en plus, on voit se déclarer des grèves spontanées. Les motifs liés à des agressions sur des accompagnateurs sont compréhensibles. Néanmoins, l'organisation de grèves sans dépôt de préavis, la perturbation qui en résulte et la difficulté d'obtenir des informations fiables ne peuvent qu'engendrer une défiance des usagers.

Quels contacts avez-vous eus avec les représentants syndicaux le 22 janvier ? Existe-t-il des mécanismes de concertation urgente ? Quelles mesures d'information ont-elles été prises ? Des informations ne peuvent-elles être rendues disponibles sur internet à propos des trains qui roulent ou non ? Ne doit-on pas prévoir ce type de service dans le futur ? Quant aux incidents regrettables qui ont conduit à ce mouvement de grève, quelles sont les dispositions prises ou envisagées ? Envisagez-vous un renforcement des équipes sur des lignes présentant davantage de risques que d'autres ? En matière de dialogue social, quelles sont les lignes de force de la politique que vous souhaitez mener ? En effet, les représentants syndicaux estiment que les choses n'ont pas été optimales ces derniers temps. Envisagez-vous des élections sociales à la SNCB ou d'autres mesures comme le renforcement du dialogue ?

16.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Nous avons tous été impressionnés par cette grève surprise du 22 janvier même si nous comprenons parfaitement le problème de la sécurité des accompagnateurs de train.

Allez-vous augmenter l'effectif des accompagnateurs ? Comptez-vous mettre sur pied une formation pour les aider à maîtriser ce type de situation difficile ? Comment sont-ils aidés quand ils ont été agressés ? Comment gère-t-on cela en équipe ? Allez-vous mettre en place une politique de ressources humaines permettant d'atténuer les effets de ces situations ? Pourrait-on imaginer qu'un statut nouveau sera créé pour des personnes qui seraient chargées de prévention et de médiation dans les trains et dans les gares ? S'est-on demandé si la situation était identique dans les autres pays ? Avez-vous effectué une comparaison entre

la sécurité dans nos trains et celle existant dans des pays confrontés à moins de difficultés en la matière ? Comptez-vous prendre des mesures en ce qui concerne l'information des voyageurs le jour même et l'information éducative à mener sur les comportements corrects à adopter dans les gares et les trains ?

16.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : J'éprouve de la compréhension pour les réactions émotionnelles du personnel des chemins de fer victime d'agressions. Le 24 janvier, les accompagnateurs de train de la SNCB ont appris par SMS que les mesures de sécurité seraient renforcées au 1^{er} février et ce renforcement est bien perceptible dans les gares, en effet. Ces mesures font suite à des agressions très graves, au cours desquelles il aurait même été fait usage d'armes.

La ministre peut-elle fournir plus de détails à ce propos ?

16.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Concernant l'action de grève du 25 janvier, j'aurais voulu avoir quelques informations quant aux conséquences sur le trafic ce jour-là. Pour le reste, les autres points ont déjà été abordés.

16.06 André Perpète (PS) : Le personnel qui travaille dans les trains a été amené, pour une partie, à recourir à une grève à l'improviste, ce qui a mis les voyageurs dans l'embarras. Cela montre un certain malaise de ce personnel.

La SNCB fait des efforts. Il y a le rééquipement des agents Securail et le numéro de téléphone d'urgence. Le nombre de 400 agents Securail n'est pas encore suffisant, même s'il y a un mieux.

Combien de cas d'agression la SNCB a-t-elle recensés au cours des six derniers mois ? Comparativement aux autres années, constate-t-on que le nombre d'agressions augmente ? Quel est l'ordre de grandeur du nombre d'agressions en province de Luxembourg, particulièrement sur la ligne 162 entre Namur et Arlon ? Quelles mesures supplémentaires pensez-vous prendre pour rassérer les accompagnateurs de train ?

16.07 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Sur les lignes De Panne-Gand et Courtrai-Bruxelles, dans les trains du week-end, des incidents impliquant des personnes ivres ou droguées, souvent des jeunes Français, surviennent régulièrement. C'est à peine si les accompagnateurs de trains osent circuler dans les voitures.

La ministre a-t-elle connaissance de ce phénomène ? Peut-elle fournir des chiffres relatifs à ces incidents ? Quelles mesures sont prises pour lutter contre la violence ? Il faudrait peut-être contrôler plus sévèrement les jeunes aux lieux d'embarquement et de débarquement « sensibles ».

16.08 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Ce dossier est très important. Nous sommes tous en défaut, en tant qu'acteurs de la société, lorsque nous devons constater que les actes d'agression envers les prestataires ou les utilisateurs de services publics se multiplient. Selon toute évidence, la société est même à court d'idées quant à la manière de mettre un frein à la violence et aux agressions.

De nombreuses mesures ont déjà été prises et d'autres suivront mais on ne peut garantir qu'elles résoudront les problèmes de sécurité. Je prends le problème très au sérieux, tant en ce qui concerne la sécurité des voyageurs que celle du personnel. La sécurité et la fiabilité doivent former la base d'un service public.

(*En français*) Les mesures générales prises contre les agressions sont notamment : soutien individuel aux victimes, poursuite de la mise en place du *masterplan* « agressions », poursuite et renforcement des plans d'action Securail, brigades spéciales de contrôle limitées sur les lignes 96 et 124, plan d'action complémentaire de Securail sur les lignes 37 et 44, et rencontre avec les procureurs du Roi afin de les sensibiliser à l'importance du jugement des auteurs d'une agression.

Les services Securail prendront également des mesures complémentaires spécifiques : recrutement de quinze agents de sécurité, augmentation de 25 % des services train des brigades régionales, entre autres dans le Hainaut, permanence et présence renforcée de la brigade des trains dans les gares identifiées comme sensibles à une augmentation temporaire des phénomènes d'agression jusqu'à la normalisation de la situation, par exemple à Liège, Verviers, Spa et Braine-le-Comte, et fusion de la centrale d'appels et du *control national room* dans le *security operation center*.

À moyen terme, il y a encore l'élaboration de points spécifiques aux transports en commun dans le plan national de sécurité à négocier avec le *Corporate Security Service* (CSS), le renforcement continu de la collaboration avec la police locale, et le maintien de la lutte contre les agressions comme objectif prioritaire dans le plan stratégique de gestion du CSS.

Contrairement à vos affirmations, Tournai est desservie par une brigade de sécurité de huit agents.

En ce qui concerne la dimension transfrontalière, Securail a conclu des accords de collaboration avec la SUGE de la SNCF.

En matière de prévention, le comité de direction de la SNCB Holding a décidé de mettre en place une organisation où siégeront des fonctionnaires de prévention au niveau régional. Securail a, par ailleurs, eu des contacts avec le procureur du Roi, le directeur coordinateur et le chef de zone de la police locale. C'est un sujet important pour la négociation du contrat de gestion.

En réponse à la question de M. Gilkinet, suite à la grève du 22 janvier, une réunion a eu lieu avec les délégués syndicaux. Vu qu'il s'agissait d'une action spontanée, il était impossible d'avertir les voyageurs à l'avance. Dans ce cas, des annonces sont diffusées en gare. Pour des informations concernant la régularité des trains, il est possible de s'adresser au centre d'appels du service Clientèle. En 2008, la SNCB développera également un système de communication complémentaire destiné aux voyageurs victimes d'une perturbation du trafic.

Pour compléter la réponse que j'ai donnée à M. Van den Eynde, j'ajouterai qu'un dialogue social est en cours afin de trouver des procédures pour éviter les grèves, y compris les actions spontanées.

Pour répondre à la question de Mme Snoy, la SNCB augmente le cadre des accompagnateurs si une extension du plan de transport le nécessite.

Il n'existe pas de comparatif international au niveau de la sécurité, mais des échanges d'informations ont lieu ponctuellement avec les sociétés de transport des pays frontaliers.

La gestion des situations problématiques fait déjà l'objet de formations au sein de la direction Voyageurs nationale. Le personnel d'accompagnement est sensibilisé à la nécessité d'adopter des attitudes prudentes dans l'exercice de ses missions commerciales. Des cours d'attitude professionnelle sont dispensés aux accompagnateurs de train.

Dans le cadre d'une approche intégrée de la prévention coordonnée au niveau central, un fonctionnaire chargé de la prévention doit être désigné dans chaque *Security district*.

Par ailleurs, Securail a réalisé un film destiné aux écoles montrant les dangers des négligences, voire des actes de malveillance ou de vandalisme commis dans les trains et les domaines ferroviaires.

(*En néerlandais*) Le 21 janvier 2008, deux accompagnateurs de train ont surpris trois garçons sans titre de transport sur la ligne 96. L'un d'entre eux a donné un coup de poing à l'un des accompagnateurs de train. À la gare de Jurbise, les jeunes sont descendus du train et ont lancé des pierres aux accompagnateurs. La police a arrêté sur place les trois auteurs des faits.

Un voyageur a également menacé d'un couteau, le 21 janvier 2008, deux membres de la brigade spéciale de contrôle sur la ligne 94 entre Ath et Tournai. Il est descendu du train à Ath et a encore adressé des menaces au personnel de train présent sur le quai. L'agresseur était connu de la police et a entre-temps été arrêté.

Le 11 janvier 2008, un homme a attaqué un accompagnateur de train dans la gare de Spa et l'a contraint à lui remettre tout son argent sous la menace d'un revolver. La police a intercepté l'auteur.

(*En français*) A M. Henry, je précise que 12 trains circulant entre Liège-Guillemins et Namur ont eu plus de cinq minutes de retard, retards imputables aussi à des travaux d'aiguillage à Namêche et à un acte de malveillance.

J'informe M. Perpète que les chiffres relatifs au nombre d'agressions perpétrées les six derniers mois de

2007 sont de 102 coups et blessures, 42 violences légères, 220 menaces, 69 insultes. Sur ces six mois, le total des agressions s'élève à 433, dont six commises sur la ligne 162. Les agressions ont donc bien augmenté de 20% depuis 2006.

(En néerlandais) Securail connaît bien les problèmes que posent les petites bandes de jeunes qui se déplacent entre certains dancings.

Les accompagnateurs de train victimes d'agressions signalent systématiquement ces incidents au *Corporate Security Service*.

Sur la ligne Courtrai-Denderleeuw, dix plaintes ont été enregistrées en 2006 et neuf en 2007. Sur la ligne De Panne-Deinze, une plainte a été enregistrée en 2006 et quatre en 2007.

Securail a pris plusieurs initiatives dans le courant de l'année 2007. Dans le cadre de ces actions, des agents de sécurité étaient présents à bord des trains et la police prodiguait son assistance dans les gares. La présence des services de sécurité et de police a permis de maintenir le calme à bord des trains.

Des actions sont également prévues en 2008. Les accompagnateurs de train confrontés à des problèmes à bord des trains peuvent les signaler au *Security Operations Centre* (SOC) vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Les opérateurs du SOC demandent si nécessaire une intervention de Securail ou d'un service de police. Securail dispose également d'une brigade ferroviaire nationale, qui intervient sur la base d'analyses de risque à bord des trains à problème.

À intervalles réguliers et lors d'événements tels que *I Love Techno* et *City Parade*, le personnel ferroviaire contrôle systématiquement les entrées dans les gares. Ces actions sont soutenues à la fois par Securail et la police ferroviaire. Elles permettent d'identifier immédiatement les auteurs de troubles. Par ailleurs, il est ainsi certain que tous les voyageurs disposent d'un titre de transport et aucun contrôle n'est plus nécessaire à bord du train.

16.09 Jean-Luc Crucke (MR): Nous étudierons en détail les autres mesures que vous annoncez. Votre réponse ne me rassure pas concernant la situation plus spécifique de Charleroi qui est pire que celle dont j'avais connaissance.

16.10 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): La question qui m'intéressait plus particulièrement est celle des grèves spontanées. Je vous invite à être attentive à la façon dont on peut éviter trop de désagréments aux navetteurs par exemple, qui sont partis et ne peuvent pas revenir.

J'insiste sur le dialogue social et, à ce titre, vous n'avez pas répondu à propos des élections sociales. Je vous invite à maintenir le dialogue avec les organisations représentatives des travailleurs.

16.11 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je souhaiterais avoir la liste des mesures qui ont été prises. J'ajouterai que vous n'avez pas évoqué le fait d'approcher la sécurité par la gestion des lieux.

16.12 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Les chiffres en disent long sur l'insécurité dans les trains. Je tiens également à attirer l'attention sur le sentiment d'insécurité qui règne le soir dans les gares désertes, où les services de police ferment leurs portes à 22 heures.

16.13 Peter Logghe (Vlaams Belang) : Les accompagnateurs de train, qui sont tout de même supposés effectuer des contrôles, sont tellement intimidés qu'ils n'osent plus quitter leur cabine. Voilà où on en est arrivé.

16.14 Inge Vervotte, ministre *(en français)* : Concernant les élections sociales, il ne s'agit pas du point de vue du gouvernement ! Mon opinion personnelle est qu'il me semblerait démocratique d'avoir des élections sociales au niveau de la SNCB.

(En néerlandais) L'observation formulée par Mme Snoy est pertinente: des trains et des gares adaptés contribuent à la sécurité mais de telles mesures ne font pas partie du plan d'action spécifique de lutte contre les agressions. Elles relèvent de la gestion quotidienne de la SNCB. C'est la raison pour laquelle je ne les ai

pas énumérées maintenant.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- **M. Guido De Padt** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la détérioration des chiffres du groupe SNCB en matière de ponctualité " (n° 1586)
- **M. Georges Gilkinet** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le recul important de la ponctualité des trains" (n° 1590)
- **M. Stefaan Van Hecke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les déclarations de la ministre relatives au contrat de gestion avec la SNCB, la ponctualité des trains et les tarifs" (n° 1592)
- **M. Jef Van den Bergh** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les retards des trains" (n° 1691)
- **M. Peter Luykx** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de ponctualité à la SNCB, en particulier sur la ligne Bruges-Knokke-Heist" (n° 1737)

17.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Pour la première fois depuis dix ans, la SNCB passe sous la barre des 90% de trains arrivés à l'heure. Selon Infrabel, le pourcentage a baissé de 1,4% par rapport à 2006. Le nombre de trains supprimés augmente aussi de façon vertigineuse.

Un diagnostic encore plus sévère est posé par des associations qui ne dépendent pas de la SNCB, comme Test-Achats.

Il convient d'apporter des réponses à cette situation pour éviter que le transport par rail ne régresse. L'État fédéral risque de rompre unilatéralement le contrat de confiance qui devrait le lier aux navetteurs.

Quels sont les objectifs de ponctualité que vous avez fixés à la SNCB pour les années futures ? Qu'allez-vous mettre en œuvre pour améliorer la situation ? De nouveaux moyens seront-ils mis à disposition afin d'améliorer le service d'entretien des trains ? Comment comptez-vous vous y prendre pour accélérer les investissements dans du nouveau matériel roulant ? Cette question de la ponctualité a-t-elle été abordée avec les représentants syndicaux ? Qu'est-il ressorti de cette concertation ?

17.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : La ponctualité sera assurément un aspect essentiel du nouveau contrat de gestion. La ministre prône des mesurages fiables et un système de mesurage clair que la SNCB ne peut biaiser. Dois-je en déduire qu'il y a aujourd'hui des systèmes qui peuvent être biaisés ? Quels faits concrets ont été constatés, à la vérité ?

Quelles sont exactement les intentions de la ministre pour ce qui regarde le règlement des compensations en cas de retard ? Des accords ont-ils déjà été conclus sur ce plan ? Que compte faire la ministre ?

La ministre a-t-elle l'intention de venir débattre au Parlement des décisions relatives au contrat de gestion et, si oui, comment envisage-t-elle ce débat ?

Comment les usagers et les syndicats seront-ils associés à l'élaboration de ce nouveau contrat de gestion ?

Quels résultats la ministre espère-t-elle présenter le 23 mars 2008 ?

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Les communiqués de la SNCB ont tendance à invoquer trop facilement des causes externes pour justifier les retards constatés. Mais la très grande majorité des retards est imputable à des paramètres qui ne sont peut-être pas indépendants de la volonté de la SNCB et d'Infrabel.

La ministre a tiré elle-même la sonnette d'alarme avant d'annoncer que ponctualité et augmentation des tarifs devraient être liées.

Quelles lignes sont le plus affectées par des problèmes de ponctualité ? Pourquoi ? J'ai posé une question écrite pour connaître les causes exactes des retards. La ministre peut-elle déjà nous dire si la liaison nord-sud est une cause majeure de retards et s'il y a du matériel roulant en suffisance pour assurer correctement les liaisons actuelles ? Est-on aujourd'hui en mesure d'assurer la maintenance générale du matériel roulant ? La SNCB peut-elle faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs ?

Des problèmes techniques se poseraient au niveau de l'attelage des nouvelles voitures à étage, notamment parce que le système n'a jamais été testé avant la mise en service. Qui en porte la responsabilité ?

La ministre a annoncé entre-temps qu'elle ferait procéder avant Pâques à un audit qui devrait permettre de cerner les problèmes de nature organisationnelle.

Dans le cadre des adaptations tarifaires de la SNCB en 2008, il a été tenu compte dans une mesure limitée des retards de 2006 mais les voyageurs n'y trouvent évidemment pas leur compte. Si de nouvelles méthodes de mesurage de la ponctualité sont utilisées à l'avenir, vous permettront-elles de tenir compte des retards de l'année précédente lorsque vous envisagerez des adaptations tarifaires ?

17.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Je répète que lors des futures négociations avec la SNCB, je ferai part de ma volonté de lier aux indexations les adaptations tarifaires et le système de compensations. J'ai pris connaissance du point de vue de Test-Achats mais je ne puis préjuger des résultats des négociations. Il importera de prévoir une différenciation accrue et de tenir compte davantage des retards car ce sont là des aspects auxquels les voyageurs attachent de l'importance.

(*En français*) Outre les causes techniques en rapport direct avec l'exploitation, certains événements ponctuels - adaptation des horaires début janvier, tempête mi-janvier et vols de cuivre - ont pesé sur la ponctualité en 2007. Les retards sur les réseaux voisins et les grèves en France et en Allemagne se sont également fait ressentir.

La part des pannes de matériel dans les retards reste stable et évolue proportionnellement à l'augmentation de l'offre. C'est pourquoi, la SNCB met en œuvre des mesures structurelles - certification des ateliers ISO 9001, cellule de suivi des avaries au matériel, renforcement de la formation du personnel, engagements de personnel, investissements dans les équipements d'ateliers - pour améliorer la fiabilité du matériel.

Dans le plan d'investissements 2008-2012, d'importants investissements en matériel roulant sont aussi programmés, pour faire face à la croissance du nombre de voyageurs et renouveler le parc existant. En huit ans, le nombre de voyageurs a augmenté de 43%. Le groupe SNCB a donc investi dans des trains à deux niveaux hypermodernes. Ces investissements seront pris en considération lors des négociations du nouveau contrat de gestion, mais les contraintes budgétaires et physiques existent. Peut-on garantir un service de qualité avec la croissance des navetteurs ? C'est le débat du moment.

(*En néerlandais*) Ma proposition consistait à subordonner l'indexation complète aux bons résultats en matière de ponctualité. J'ai alors été avertie que, dans ce cas, la SNCB mettrait bien sûr tout en œuvre pour atteindre ces résultats. Nous avons donc l'intention d'indiquer clairement dans le contrat d'exploitation à quelles mesures il sera procédé et selon quelles modalités.

Certaines propositions formulées au Parlement seront aussi traduites dans le contrat, au même titre que des avis rendus par des organisations d'usagers et des syndicats. Les chiffres relatifs à la ponctualité pour 2007 révèlent que les résultats les plus médiocres sont enregistrés sur les lignes Anvers-Bruxelles, Charleroi-Bruxelles et Namur-Bruxelles. Les causes étaient diverses et allaient des travaux aux alertes à la bombe en passant par les défaillances techniques et les conditions météorologiques.

Infrabel assume la responsabilité de 20,7 % du nombre de minutes de retard, dus à divers problèmes techniques ou erreurs du personnel.

La SNCB est responsable de 46,5 % des retards, qui résultent de défaillances matérielles, d'actions sociales, d'erreurs de planification et du mouvement voyageurs, à savoir la montée et la descente du train.

Environ 31 % des retards sont imputables à des tiers et résultent de vols de cuivre, d'accidents ou de collisions.

Depuis 2005, la SNCB s'est employée à renouveler au maximum le matériel roulant et à mieux l'adapter au nombre croissant de voyageurs. En outre, la SNCB est sur le point de finaliser l'achat du matériel RER et poursuit l'extension de la capacité. Il va de soi que la mise en service de nouveau matériel requiert également un certain degré de formation du personnel.

L'expérience utile ne s'acquérant qu'à partir de la mise en exploitation commerciale, la mise en service de nouveau matériel se limite toujours à quelques trains à chaque fois.

Le système de dételage a fait l'objet de tests au mois de juin. Avec les constructeurs, les services techniques de la SNCB cherchent à affiner le réglage de ces équipements pour réduire l'impact de ces problèmes sur la régularité.

Je m'attache à suivre attentivement la mise en œuvre du plan d'action circonstancié qui a été élaboré au sein du groupe de travail de la SNCB et dont quelques éléments ont déjà permis d'enregistrer des résultats concrets.

17.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : J'ai cru comprendre qu'après la commission, vous alliez voir le ministre du Budget pour négocier. J'espère que des moyens suffisants seront dégagés pour la SNCB puisqu'une grande partie du matériel roulant arrive en fin de vie ou nécessite des révisions et des adaptations. Il faut aussi acheter du nouveau matériel pour s'adapter à l'augmentation du nombre de navetteurs.

17.06 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : Ce n'est pas toujours seulement une question de budget, mais parfois aussi une question de temps et de délais, soit beaucoup de paramètres où le budget n'est pas le point primordial.

17.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : J'en prends note, mais il vous faudra de nouveaux moyens pour engager du personnel spécialisé, pour l'entretien des trains, pour l'achat de nouveau matériel, sans oublier les questions de délais de livraison et de disponibilité de matériel. Je vous encourage à réussir rapidement cette politique d'investissements nécessaire.

17.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Je souhaite beaucoup de succès à la ministre dans le cadre des négociations relatives à un contrat de gestion efficace et à des compensations satisfaisantes. Le dossier est complexe mais important, tant pour la SNCB que pour le public. Je plaide pour que le nouveau contrat de gestion soit présenté en détail en commission et au Parlement avant d'être annoncé définitivement.

17.09 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA) : Les « « mouvements de voyageurs » relèvent selon moi plutôt être classés parmi les erreurs de planning. Les voyageurs doivent disposer d'un laps de temps suffisant pour changer de train ou de quai. Il est compréhensible que la mise en service de nouveau matériel entraîne des difficultés et que le personnel doive apprendre à l'utiliser.

Le programme d'investissement doit être scrupuleusement suivi pour le nouveau matériel roulant. Les commandes réalisées aujourd'hui ne seront en effet délivrées qu'en 2010-2011.

La commission peut déjà organiser elle-même un échange de vues sur la base des textes actuels pour examiner où des améliorations sont possibles.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- **M. Guido De Padt** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la libéralisation complète du marché interne des services postaux" (n° 1887)
- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les conditions de salaire et de travail dans le secteur postal" (n° 1915)
- **M. Stefaan Van Hecke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la libéralisation du marché postal" (n° 2039)
- **M. Stefaan Van Hecke** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la cotation en bourse de La Poste" (n° 2040)

18.01 David Geerts (sp.a-spirit) : La libéralisation complète des services postaux entraînera également l'ouverture du marché en ce qui concerne le courrier ordinaire. Le service universel reste en principe maintenu et son financement doit être soumis à des règles de transparence. Les nouveaux venus sur le

marché postal doivent respecter les conditions sociales et les CCT du secteur pour éviter les pratiques de dumping en matière de conditions salariales et de travail. Le Deutsche Bundestag a dès lors fixé les salaires planchers pour le secteur postal allemand en décembre 2007 alors qu'aux Pays-Bas, le courrier est déjà distribué par des étudiants et des mères de famille qui travaillent à temps partiel et ne bénéficient que d'une protection sociale très restreinte.

Que pense la ministre d'une commission paritaire pour l'ensemble du secteur postal ? Envisage-t-elle de prendre des mesures de protection pour les conditions salariales et les conditions de travail ? Des travailleurs indépendants peuvent-ils être engagés pour la distribution de la poste ? Quel est le calendrier pour la préparation de la suite de la libéralisation ? Dans quelle mesure la ministre défend-elle un cadre réglementaire ?

18.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : M. Johnny Thijs a déclaré récemment qu'il n'était pas opposé à une cotation en bourse de La Poste. Une telle opération pourrait être intéressante pour une entreprise privée mais pour une entreprise postale, il convient de faire preuve d'une certaine prudence.

Que pense la ministre d'une possible cotation en Bourse de La Poste ? Quels en seraient les avantages et les inconvénients, mais aussi les conséquences pour le personnel et la prestation de services ? La Poste ne risque-t-elle pas, dès lors, de s'exposer à des risques de reprise, de réduction de personnel et de réorganisation, comme dans le secteur privé ?

D'ici à 2011, le marché des services postaux sera entièrement libéralisé. Des mesures seront alors nécessaires pour garantir la qualité et le statut social des travailleurs. Les entreprises privées ne s'intéresseront qu'aux segments de marché rentables et non à la distribution ordinaire de courrier et les tarifs risquent d'augmenter aussi. M. Thys a décrit ces défis au sein de cette commission. Il a demandé la mise en place d'un cadre précis avant que la libéralisation soit devenue une réalité.

Quand les règles seront-elles fixées pour les futurs concurrents de La Poste ? La couverture géographique de l'ensemble du pays et la distribution de courrier quotidienne constituent-elles aux yeux de la ministre des conditions d'octroi d'une licence ?

Les entreprises postales devront-elles payer une cotisation pour le service universel ? Où en est le dossier de la création d'une commission paritaire pour les services postaux ? La ministre s'est-elle déjà concertée avec M. Piette ? La piste du financement public des bureaux de poste, retenue au Royaume-Uni et en Italie, a-t-elle déjà été envisagée ? Comment la ministre va-t-elle préserver la fonction sociale des bureaux et des facteurs ?

18.03 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Il s'agit pour moi également d'un dossier important auquel il convient de s'atteler rapidement. Dans l'optique de garantir une concurrence équitable entre La Poste et les nouveaux opérateurs ainsi qu'un service de qualité, j'ai demandé aux ministres Piette et Laruelle de prendre les initiatives nécessaires sur le plan social et en matière de concurrence. Les diverses options sont actuellement à l'étude. La création d'une commission paritaire pour l'ensemble du secteur fait également partie des pistes envisagées. Les éléments clés de ce dossier sont les mesures relatives aux conditions de travail en matière de distribution du courrier, les exigences opérationnelles dans le cadre de l'octroi de licences et le financement adéquat du service universel. Ces différents aspects font l'objet d'une analyse approfondie par des experts. Il faudra, pour le second semestre de 2008, définir le cadre dans lequel La Poste pourra opérer.

Il faut laisser à La Poste le temps de faire adopter un plan d'entreprise adéquat par le conseil d'administration et de mener des négociations sociales. Nous devons, pour notre part, fixer cette année encore le cadre dans lequel La Poste pourra fonctionner, ce qui est la moindre des choses.

En ce qui concerne le statut – d'indépendant ou de salarié – il existe une réglementation stricte en Belgique. Il faudra en tout cas lutter contre les faux indépendants. Nous adopterons cette position lors des négociations sur la commission paritaire.

Les nouveaux opérateurs devront répondre non seulement à des conditions sociales mais aussi à des conditions en matière de service, de fréquence, de répartition géographique. Les conditions doivent toutefois

rester réalistes. Une fréquence de cinq jours est irréaliste. En revanche, je suis disposée à défendre une fréquence de deux jours.

Le service universel requiert également un financement approprié. Nous mènerons ce débat lorsque le cadre opérationnel des services postaux aura été fixé.

Le contrat de gestion actuel n'arrivera à échéance qu'en 2010. Les attentes auxquelles La Poste devra répondre à l'avenir font partie intégrante des négociations relatives au prochain contrat de gestion qui entrera en vigueur en 2010. Nous venons de débattre à l'instant du financement des bureaux de poste et par conséquent, je ne reviendrai pas sur cet aspect.

Pendant le processus de libéralisation, je défendrai les services universels et le rôle social des facteurs, des bureaux de poste et des Points Poste. Au moment de conclure le nouveau contrat de gestion, il importera évidemment d'examiner si d'autres fonctions sociales ne pourraient pas être confiées à La Poste.

Il convient de préparer toute cotation boursière avec la discrétion qui s'impose. Plus les informations divulguées sont nombreuses, plus les transactions deviennent périlleuses, ce qui est susceptible d'avoir une incidence sur d'autres entreprises déjà cotées en bourse, voire sur la cotation elle-même. Une entreprise telle que La Poste doit se préparer à tous les scénarios possibles.

Aux termes du contrat de participation conclu avec la poste danoise et CBC, celles-ci ont la possibilité, en cas de cotation boursière, de vendre une partie de leurs actions à partir de 2009. A compter de cette date, les investisseurs privés pourront céder jusqu'à 25 % de leurs actions. Le consortium conservera au moins 25 %. En 2011, ils pourront vendre l'intégralité de leur participation. La Poste disposera alors, par priorité, de la possibilité de racheter ces actions. La cession de la participation majoritaire de l'État n'est pas à l'ordre du jour.

Si une vente de 25 % des actions devait avoir lieu, La Poste devrait y être préparée. Si tel n'est pas le cas, La Poste doit tout autant être préparée à une cotation éventuelle. A ce moment-là, il s'agira de choisir l'option offrant un maximum de garanties pour l'avenir.

18.04 David Geerts (sp.a-spirit) : Nous avons porté ces questions à l'ordre du jour pour ouvrir le débat dans cette enceinte. Et nous le poursuivrons ici également. La volonté de la ministre de faire en sorte que les choses soient clarifiées d'ici 2008 est importante pour l'entreprise mais aussi et surtout pour les travailleurs qu'elle emploie.

Concernant les critères du *level playing field*, une fréquence de deux jours et une répartition géographique doivent constituer des conditions absolues. De même, il faut honorer le service universel, faute de quoi on appliquera dans le secteur le principe des deux poids et deux mesures.

18.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Je me réjouis que la ministre soit favorable à une commission paritaire et prête à défendre ce principe au gouvernement.

La Poste ne pourra se préparer que si elle connaît son futur cadre de fonctionnement et elle ne peut plus attendre deux ou trois années supplémentaires à cet égard. L'élaboration de ce cadre pour la fin de l'année 2008 est bien sûr difficile. Nous interrogerons la ministre sur l'état d'avancement du dossier dans le courant du mois de décembre.

Dans son interview, la ministre a également évoqué une fréquence de trois jours alors qu'elle parle aujourd'hui de deux jours. J'espère que nous n'arriverons pas à une fréquence d'un jour demain. Nous devons bien entendu respecter les dispositions européennes mais il s'agit néanmoins de placer la barre aussi haut que possible pour que le citoyen ne soit pas victime de la libéralisation.

Je comprends la circonspection de la ministre en ce qui concerne une éventuelle entrée en bourse. Les déclarations publiques à ce sujet peuvent en effet entraîner des spéculations. Il s'agit donc de peser scrupuleusement le pour et le contre au moment de répondre à une question parlementaire à ce sujet. Il n'est en effet pas indiqué de procéder à l'entrée en bourse sans réflexion préalable et sans en connaître les conséquences.

18.06 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*) : Quel prix sommes-nous prêts à payer pour le service?

Si des choix doivent être opérés en matière de prestations de services, il ne faudra pas perdre de vue que les besoins ne sont pas les mêmes pour tous. Ces besoins varient selon qu'on a à faire à des particuliers, des PME ou des grandes entreprises. Il y a là matière à débat public.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'implantation du musée national des chemins de fer" (n° 1683)
- M. Bernard Clerfayt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'installation du futur Musée des Chemins de Fer belges" (n° 2058)
- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le musée des chemins de fer" (n° 2068)

19.01 Kattrin Jadin (MR): La SNCB holding est en passe de choisir une implantation pour un musée national des chemins de fer. Le site de la gare voyageurs de Schaerbeek reçoit un soutien politique unanime, bien que certains espèrent que le choix se portera plutôt sur Ostende. Vous conviendrez que ce lieu est moins central que Bruxelles.

Quelles sont les pistes réelles pour l'implantation de ce musée national ? Quelle est l'option privilégiée par le gouvernement fédéral et quelles sont les conditions fixées par le contrat de gestion en vue de procéder au choix final du lieu d'implantation de ce musée ? Qu'en est-il de l'évolution de ce dossier ? Dans quels délais la SNCB holding prendra-t-elle sa décision ?

19.02 Bernard Clerfayt (MR): M. Libert avait déjà interrogé votre prédécesseur M. Tuybens à ce sujet, le 23 avril dernier.

En vertu de la décision prise par le conseil d'administration de la SNCB et du contrat de gestion, il est prévu que le musée national des Chemins de fer soit implanté en Région bruxelloise. La gare de Schaerbeek voyageurs est un des lieux pressentis.

Non seulement Bruxelles se trouve au centre du réseau ferroviaire belge mais est l'une des villes les mieux desservies par le réseau ferroviaire européen.

À l'époque, le secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques avait admis qu'il n'entraînait nullement dans les intentions de l'Etat de modifier cette disposition du contrat de gestion mais qu'aucune décision définitive n'était encore prise.

Le nom d'Ostende revient avec insistance. Or, cela paraît manifestement en contradiction avec la volonté de la SNCB et ce serait, par ailleurs, contrevenir à l'arrêté royal précité. Quel est l'état actuel des études quant au lieu d'implantation de ce musée ? Dans quels délais une décision sera-t-elle prise ?

19.03 David Lavaux (cdH) : Nous n'avons toujours pas de musée des chemins de fer mais une grande partie du matériel a pu être préservée par des associations. Tout un patrimoine est cependant en train de rouiller et est menacé chaque année de passer au chalumeau. Pourtant le contrat de gestion de la SNCB est très précis et le futur musée doit être installé en région bilingue de Bruxelles.

J'aimerais connaître les mesures que vous comptez prendre pour que les festivités commémorant le 175^e anniversaire des chemins de fer belges ne tombent pas à l'eau.

19.04 Inge Vervotte, ministre (*en français*) : L'étude prévue dans le contrat de gestion a été réalisée. Elle a démontré qu'aucun des sites examinés ne remplissait les critères pour accueillir un musée des chemins de fer. Toutefois, un budget de 10 millions d'euros a été prévu dans le plan d'investissement 2008-2012 de la SNCB-Holding. Je vais demander à celle-ci un complément d'information et lui suggérer d'accélérer dans le dossier. Nous verrons ainsi quelle décision nous pourrions prendre.

19.05 Kattrin Jadin (MR) : Je prends note qu'il s'agit de 10 millions et non de 17 millions. Je m'étonne, par ailleurs, de ne pas vous entendre confirmer l'implantation telle qu'elle était prévue dans le contrat de gestion, c'est-à-dire dans la Région bruxelloise.

19.06 Bernard Clerfayt (MR) : Je salue votre volonté d'accélérer la procédure.

19.07 David Lavaux (cdH) : Je voudrais rassurer Mme Jadin : la somme initialement prévue était de dix-sept millions d'euros. Elle a été portée ensuite à cinq millions, puis à dix millions.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 31.