



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

11-12-2006

Après-midi

maandag

11-12-2006

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les travaux réalisés par La Poste au profit d'entreprises privées" (n° 12836)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les boîtes aux lettres à levée tardive et les endroits prévus pour des dépôts massifs à Charleroi" (n° 13380)

Orateurs: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la semaine de travail de 36 heures à la SNCB" (n° 13083)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Stijn Bex au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'internet dans les trains" (n° 13186)

Orateurs: **Stijn Bex, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les temps de conduite toujours plus longs des conducteurs de train" (n° 13084)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de trois bureaux de poste (Ensival, Stembert et Heusy) sur la même commune" (n° 13219)
- M. Bart Tommelein au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture prévue de bureaux de poste" (n° 13226)
- Mme Annelies Storms au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation,

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "werken die door De Post worden uitgevoerd ten gunste van private ondernemingen" (nr. 12836)

Sprekers: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de brievenbussen met een late lichter en de afgifte van grote zendingen in Charleroi" (nr. 13380)

Sprekers: **Olivier Chastel, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de 36-urenweek bij de NMBS" (nr. 13083)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Stijn Bex aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "internet op de trein" (nr. 13186)

Sprekers: **Stijn Bex, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de steeds langer durende rijtijden van treinbestuurders" (nr. 13084)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van drie postkantoren (Ensival, Stembert en Heusy) in een en dezelfde gemeente" (nr. 13219)
- de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de geplande sluiting van postkantoren" (nr. 13226)
- mevrouw Annelies Storms aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en

<p>sur "la fermeture de bureaux de poste dans la région de Gand" (n° 13287)</p> <p>- M. André Frédéric au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de plusieurs bureaux de poste dans l'arrondissement de Verviers" (n° 13300)</p> <p>- Mme Camille Dieu au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture programmée en février 2007 du bureau de poste d'Aulnois" (n° 13373)</p> <p><i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet, président du groupe cdH, Bart Tommelein, Annelies Storms, André Frédéric, Camille Dieu, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</p>	<p>10</p> <p>10</p>	<p>Consumentenzaken, over "de sluiting van postkantoren in het Gentse" (nr. 13287)</p> <p>- de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van verscheidene postkantoren in het arrondissement Verviers" (nr. 13300)</p> <p>- mevrouw Camille Dieu aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de in februari 2007 geplande sluiting van het postkantoor van Aulnois" (nr. 13373)</p> <p><i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie, Bart Tommelein, Annelies Storms, André Frédéric, Camille Dieu, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</p>	<p>10</p> <p>10</p>
<p>Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le projet 'EuroCap-Rail'" (n° 13255)</p> <p><i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</p>	<p>24</p>	<p>Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het EuroCap-Railproject" (nr. 13255)</p> <p><i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</p>	<p>24</p>
<p>Question de M. André Frédéric au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 13301)</p> <p><i>Orateurs:</i> André Frédéric, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</p>	<p>25</p>	<p>Vraag van de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 13301)</p> <p><i>Sprekers:</i> André Frédéric, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</p>	<p>25</p>
<p>Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le démantèlement des lignes ferroviaires à l'est du pays" (n° 13284)</p> <p><i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet, président du groupe cdH, Bruno Tuybens, secrétaire d'État aux Entreprises publiques</p>	<p>28</p>	<p>Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de ontmanteling van de spoorlijnen in het oosten van het land" (nr. 13284)</p> <p><i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie, Bruno Tuybens, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven</p>	<p>28</p>

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

du

LUNDI 11 DECEMBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 11 DECEMBER 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.35 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.35 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les travaux réalisés par La Poste au profit d'entreprises privées" (n° 12836)

01 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "werken die door De Post worden uitgevoerd ten gunste van private ondernemingen" (nr. 12836)

01.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question vise des travaux réalisés par l'entreprise publique La Poste au profit d'entreprises privées. C'est un article de presse du mois de septembre ou de début octobre qui motive ma question dans la mesure où on diffusait une information selon laquelle La Poste réalisait divers travaux en matière informatique ou d'électricité, non seulement à son profit mais également au profit de plusieurs entreprises, notamment privées.

Il est inutile de vous dire que certains s'étonnent de ces pratiques, d'abord parce qu'ils considèrent qu'en agissant de la sorte, La Poste pratique une concurrence déloyale notamment envers les indépendants et les PME qui travaillent dans les secteurs de l'informatique ou de l'électricité; ensuite parce qu'il leur paraît inadmissible qu'une entreprise subventionnée par l'État et liée par un contrat de gestion exerce des activités qui ne sont pas reprises dans ce contrat de gestion.

À cet égard, je voudrais que vous me confirmiez qu'il n'y a pas, dans le chef de La Poste, de concurrence déloyale par rapport aux entreprises privées actives dans ces secteurs.

J'aurais voulu que vous me confirmiez que la double comptabilité qui est prévue dans le chef de l'entreprise publique permet de distinguer clairement les activités de La Poste telles qu'énumérées dans le contrat de gestion, des autres services dispensés.

S'il s'avérait que ces activités de La Poste sont rentables, n'y a-t-il pas lieu, de manière subsidiaire, de revoir les subventions de l'État que La Poste perçoit en examinant clairement dans la comptabilité la rentabilité de ces activités complémentaires?

01.01 Olivier Chastel (MR): Volgens de pers voert De Post computerwerkzaamheden en elektriciteitswerken uit ten voordele van particuliere bedrijven. Sommigen vragen zich af of dergelijke praktijken geen oneerlijke concurrentie vormen en verbazen er zich over dat een bedrijf dat overheidssubsidies ontvangt, activiteiten verricht die niet in het beheerscontract zijn opgenomen.

Bevestigt u dat er geen sprake is van oneerlijke concurrentie in hoofde van De Post? Zijn er aparte boekhoudingen voor de activiteiten die in het beheerscontract worden vermeld en voor de overige diensten die door De Post worden verleend? Zou men de subsidies van De Post niet moeten herzien in het licht van de eventuele winst die zij dankzij die bijkomende activiteiten boekt?

01.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Chastel, je puis vous assurer que j'ai insisté auprès de La Poste pour que cette dernière respecte toutes les conditions légales et ce, tant sur le plan du droit social et de la concurrence que sur celui de la législation sur les entreprises publiques, en particulier les règles relatives au traitement comptable des diverses activités de La Poste.

Comme vous l'avez signalé, le traitement comptable joue un rôle important. La Poste est légalement tenue de tenir une comptabilité séparée. En collaboration avec l'IBPT, notamment chargé de vérifier cette comptabilité séparée, elle a examiné comment enregistrer les coûts et les produits de ces services afin d'éviter d'éventuels subsides croisés.

La Poste ne reçoit pas de subside pour le service postal universel, lequel peut, jusqu'à nouvel ordre, être financé par les recettes du monopole. Seule une série de tâches supplémentaires de service public est financée par un subside couvrant toutefois uniquement les coûts, comme cela a été démontré par un contrôle de l'IBPT et du collège des commissaires. J'estime, pour ma part, qu'il n'est pas nécessaire d'indemniser La Poste à un niveau inférieur au coût parce qu'elle déploie des activités commerciales.

01.03 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le ministre, je peux comprendre la philosophie qui sous-tend votre réponse.

Cependant, vous me permettez de ne pas partager complètement votre vision. Je peux comprendre que La Poste développe des activités commerciales complémentaires, parallèles à ses activités postales. Toutefois, on est en droit de se demander jusqu'où va aller l'imagination des responsables de La Poste en matière de services aux particuliers et aux entreprises. En effet, aujourd'hui, La Poste joue les informaticiens, les électriciens – demain, ce sera les chauffagistes – pour un certain nombre de sociétés. Je trouve cette façon de faire assez anormale. En effet, il peut être question ici de concurrence déloyale envers les entreprises, les indépendants et les PME qui oeuvrent en la matière.

01.04 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur Chastel, il n'est pas question de concurrence déloyale, étant donné que La Poste respecte toutes les conditions légales. Effectivement, La Poste est dans une phase de transition vers une libéralisation totale à partir de 2009. Néanmoins, si elle continue à respecter toutes les conditions légales, à savoir le droit social, les règles de la concurrence et la

01.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De Post leeft alle wettelijke bepalingen na die op het bedrijf van toepassing zijn, met name wat het sociaal recht, het mededingingsrecht en de wetgeving inzake de overheidsbedrijven betreft.

De Post moet een dubbele boekhouding voeren. In samenwerking met het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT), dat onder andere die afzonderlijke boekhouding moet controleren, is De Post nagegaan hoe ze de kosten en baten van haar diensten kan registreren teneinde eventuele kruissubsidies te voorkomen.

De Post ontvangt geen subsidies voor de universele postdienst, die tot nader order met de opbrengsten uit het monopolie kan worden gefinancierd. De subsidies hebben louter betrekking op een reeks bijkomende taken in het kader van de openbare dienstverlening. Ik vind het niet nodig om De Post voor een bedrag dat onder de kostprijs ligt, schadeloos te stellen omdat het bedrijf commerciële activiteiten ontwikkelt.

01.03 **Olivier Chastel** (MR): Ik begrijp de filosofie die aan uw antwoord ten gronde ligt. Ik vraag me echter af hoeveel bijkomende commerciële activiteiten en diensten voor particulieren en bedrijven De Post nog kan ontwikkelen. Leidt dat niet tot concurrentievervalsing?

01.04 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: De Post bevindt zich in een overgangperiode voor de volledige liberalisering vanaf 2009 maar vermits zij alle wettelijke bepalingen naleeft, maakt ze zich

législation sur les entreprises, je ne vois pas pourquoi cela poserait problème.

niet schuldig aan oneerlijke concurrentie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Olivier Chastel au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les boîtes aux lettres à levée tardive et les endroits prévus pour des dépôts massifs à Charleroi" (n° 13380)

02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de brievenbussen met een late lichtung en de afgifte van grote zendingen in Charleroi" (nr. 13380)

02.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, ma seconde question a également trait à La Poste, et plus particulièrement, monsieur le ministre, à un problème spécifique au centre de Charleroi, depuis l'inauguration du nouveau centre de tri postal Charleroi X qui est éloigné du centre-ville, et qui concerne les boîtes aux lettres à levée tardive et les dépôts massifs. Depuis l'inauguration de ce centre de tri en septembre, sur le zoning industriel de Fleurus, des usagers du centre-ville s'étonnent de ne plus avoir de boîtes aux lettres à levée tardive ni d'endroits prévus pour des dépôts massifs.

02.01 Olivier Chastel (MR): Sinds de ingebruikname van het sorteercentrum van De Post in Fleurus, is er in het centrum van Charleroi niet langer een brievenbus met een late lichtung en kan men er ook niet meer terecht met grote zendingen. Die diensten lijken me in een stadscentrum nochtans onmisbaar. Er bevinden zich immers tal van handelszaken en bedrijven; sommige gebruikers moeten zich voortaan een vijftiental kilometer verplaatsen indien ze na 17 uur van die diensten gebruik willen maken.

Ces deux types de services semblent indispensables dans un centre-ville; ils existaient du temps où le centre de tri postal était situé en bord de Sambre, au centre de Charleroi. La masse de courrier déposé y était élevée. Ce type de boîtes aux lettres doit se trouver à proximité des commerces et de certaines entreprises qui poursuivent leur activité au centre-ville et aussi parce que certains usagers peuvent se trouver pénalisés par l'absence de boîtes aux lettres à levée tardive et d'emplacements pour les dépôts massifs. En effet, aujourd'hui, pour pouvoir déposer son courrier et déposer des envois massifs au-delà de 17 heures, il faut aller à Fleurus, ce qui doit représenter une bonne quinzaine de kilomètres à partir du centre de Charleroi, facteur pénalisant pour les entreprises situées dans le centre.

Is De Post van plan die diensten opnieuw in het centrum van Charleroi aan te bieden?

La Poste compte-t-elle rectifier la situation créée à l'ouverture du nouveau centre de tri postal? Y aura-t-il des boîtes aux lettres à levée tardive et des emplacements pour envois massifs dans le centre-ville, comme cela devrait être le cas dans tout centre urbain?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: En effet, monsieur Chastel, La Poste a constaté qu'après le déménagement du centre de tri de Charleroi vers Fleurus, le nombre de boîtes aux lettres à levée tardive avait fortement diminué dans le centre de Charleroi. Cette anomalie a été rapidement corrigée. Charleroi dispose aujourd'hui de trois boîtes à levée tardive à 20 heures dans le centre-ville ou les environs immédiats. De plus, la boîte de la gare est un modèle industriel grand format du type "drive-in". Les PME et professions libérales basées en ville peuvent effectuer la plupart de leurs dépôts dans les bureaux de poste aux heures d'ouverture ou dans les boîtes aux horaires adaptés.

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De Post heeft vastgesteld dat, na de ingebruikname van het sorteercentrum van Fleurus, het aantal postbussen met een late lichtung in het centrum van Charleroi sterk was gedaald. Ze heeft die toestand snel rechtgezet. Vandaag zijn er in het stadscentrum of in de buurt ervan drie postbussen met een late lichtung (20 uur). De postbus van het station is een industrieel model van het drive-intype. De KMO's en de beoefenaars van vrije beroepen

Les dépôts massifs ou "MassPost", le plus souvent transportés en camionnette ou camion, sont traités à présent à Fleurus, au nouveau centre de tri, de la même manière que dans les autres centres de tri du pays, à Gand, Liège, Bruxelles et Anvers. Les infrastructures

d'accueil sont adaptées à cet effet, avec un quai et un comptoir, entre autres.

Il importe de souligner que cet Hyper Centre Mass Post dans la zoning de Fleurus est bien en ligne avec les besoins de nos principaux clients étant donné son accès aisé par le réseau autoroutier et sa position centrale vis-à-vis des zones industrielles et de développement économique de la région.

die hun activiteit in de stad uitoefenen, kunnen het grootste deel van hun zendingen afgeven in de postkantoren tijdens de openingsuren of ze in de postbussen met aangepaste lichting deponeren.

Met de grote zendingen, die meestal met een bestelwagen of vrachtwagen worden bezorgd, moeten de bedrijven inderdaad naar Fleurus, waar een aangepaste infrastructuur aanwezig is.

De locatie van dat sorteercentrum werd gekozen om aan de behoeften van de voornaamste klanten te voldoen en omwille van het feit dat het via de snelweg makkelijk bereikbaar is en dicht bij de naburige industriegebieden gelegen is.

02.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier le ministre pour sa réponse et lui dire simplement que La Poste a, la semaine dernière, effectivement rectifié le tir par rapport aux boîtes aux lettres à levée tardive en en installant trois dans le centre de Charleroi. Cependant, celles-ci n'affichent pas 20 heures comme dernière heure de levée, mais bien 19 heures, je suis formel.

02.03 Olivier Chastel (MR): Vorige week plaatste De Post inderdaad drie brievenbussen met een late lichting in het centrum van Charleroi. Toch blijf ik erbij dat zij niet later dan 19 uur worden gelicht.

En ce qui concerne les envois massifs, monsieur le ministre, il ne s'agit pas uniquement d'envois transportés par camions ou camionnettes. Dès que vous avez quelques centaines ou quelques milliers de lettres dans quatre ou cinq boîtes de 500 enveloppes, il est difficile de les insérer toutes dans une boîte aux lettres, même si le format de cette dernière est plus important.

Grote zendingen van honderden brieven kunnen moeilijk in een - zij het grote - brievenbus worden gedeponeerd.

Les envois massifs, qui doivent être acheminés au centre de tri de Fleurus, dont les horaires sont eux aussi assez restreints, doivent l'être avant 17 heures. Au-delà de cette heure, le centre de tri n'accueille plus le particulier ou la PME qui veut déposer son courrier, qu'il s'agisse de petites quantités ou d'envois massifs.

Dergelijke zendingen moeten voor 17 uur naar het sorteercentrum van Fleurus worden gebracht en dat kan voor vennootschappen in de binnenstad een probleem zijn. Deze dienstverlening is dus voor verbetering vatbaar.

Ainsi, devoir se rendre à Fleurus constitue non seulement un handicap pour les sociétés du centre-ville mais, de plus, la limite horaire du centre de Fleurus est fixée à 17 heures, contrairement à celle de l'ancien centre de tri de Charleroi. Personnellement, je pense qu'il y a moyen de faire mieux en termes de service à la clientèle.

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

03 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de 36-urenweek bij de NMBS" (nr. 13083)

03 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la

ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la semaine de travail de 36 heures à la SNCB" (n° 13083)

03.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, dit gaat over een theoretische 36-urenweek. In werkelijkheid telt de week van de mensen bij de NMBS immers 38 uren. Om dit te compenseren krijgt het personeel 13 KD's, dat zijn kredietdagen, per jaar die ze vrij mogen kiezen.

Veel treinbestuurders werken echter vijf dagen na mekaar 9 uren. Dat komt neer op 45 uren. Hiervoor krijgen zij geen enkele vergoeding. Het systeem van berekening van de uren functioneert, volgens heel wat bronnen, bij het personeel en zeker bij de treinbestuurders op een totaal verouderde manier. De uren worden om de drie maanden berekend.

Dat heeft tot gevolg dat die berekening steeds in het voordeel van de NMBS uitvalt, met als resultaat dat volgens die berekening de treinbestuurders zelf te weinig uren zouden presteren, terwijl ze er te veel presteren.

Dit alles zou te maken hebben met het feit dat voor elke dag compensatie een equivalent van 6 uur 26 minuten in mindering gebracht wordt van de gewerkte uren. Ook voor een overgang wordt hetzelfde uurequivalent in mindering gebracht. Dat leidt uiteindelijk tot een negatief uursaldo terwijl de bestuurder in werkelijkheid weken van 45 uren en soms zelfs meer presteert, zoals ik daarnet zei.

Het is ook zo dat in heel wat gevallen de bestuurders verschillende dagen achterstaan. Het gaat dan over dagen van verlof, rust enzovoort. Dat heeft dan weer te maken met het personeelstekort bij de NMBS. Niemand zal dat betwisten. Dat heeft tot gevolg dat de werkdruk steeds zwaarder wordt, met alle gevolgen van dien, want het treinverkeer kan hierdoor soms gevaarlijk uitvallen.

Bovendien is het zo dat voor treinbestuurders het interval tussen het einde van hun dienst en het begin van de volgende 14 uren mag bedragen en in sommige gevallen zelfs 12 uren. Hierin zit dan hun nachtrust, de tijd om naar huis te gaan en om terug te keren naar het werk enzovoort. Dat heeft tot gevolg dat het sociale leven in die omstandigheden onmogelijk is. Ik geef een vergelijking. In andere diensten bedraagt dit interval meestal 16 uren.

Bij een treinbestuurder, die zeker zijn rust nodig heeft voor de veiligheid van het spoorvervoer, kan het dan zijn dat hij gedurende zeven dagen werkt à rato van 9 uren per dag en dat de tussenperiode tussen twee diensten slechts 14 uren bedraagt. Als men dit combineert met een achterstand in verlof enzovoort, dan kan men zeggen dat er een ernstig probleem is.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u dan ook het volgende vragen.

Ten eerste, bent u op de hoogte van een en ander?

Ten tweede, welke maatregelen werden er getroffen om dit te verhelpen?

03.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Van den Eynde,

03.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Aux chemins de fer, la durée de travail hebdomadaire est de 36 heures en théorie: le personnel travaille 38 heures mais bénéficie de treize jours de crédit par an. Dans les faits, de nombreux conducteurs de train travaillent 45 heures par semaine. Ces prestations ne donnent lieu à aucune rémunération parce qu'il est procédé au calcul des heures de travail selon une méthode désuète, à savoir par période de trois mois. Ce calcul mène souvent à la conclusion que les conducteurs de train ne travaillent pas assez. Par ailleurs, le manque d'effectifs à la SNCB empêche de nombreux conducteurs de prendre leurs jours de congé ou leurs jours de crédit. De plus, l'intervalle compris entre la fin de service et le début de service est de quatorze, voire de douze heures seulement pour les conducteurs, alors qu'il est de seize heures pour les autres services.

Le secrétaire d'État est-il informé de cette situation? Des mesures ont-elles été prises pour résoudre certaines difficultés?

03.02 Bruno Tuybens, secrétaire

wat uw eerste vraag betreft, is het antwoord nogal evident, uiteraard, gegeven het feit dat er een NMBS-ingenieur op ons kabinet zit.

d'État: Je suis évidemment au courant!

De opeenvolgende prestaties van de treinbestuurders worden gegroepeerd in zogenaamde reeksen. Dat zijn reeksen van een totale lengte, niet groter dan het aantal dagen van een kwartaal, dus negentig. Een reeks bevat een aantal te verzekeren diensten maar ook een aantal ingeplante rusten. Na het doorlopen van een reeks is er een periode buiten reeks, zoals dat wordt genoemd. De langste reeks bij de NMBS is op dit ogenblik achtenveertig, dus ongeveer de helft van wat is toegestaan door het reglement.

Les périodes de prestations successives pour les conducteurs de trains sont regroupées en séries n'excédant pas un trimestre ou 90 jours. Une série est composée à la fois d'heures de service et de repos. Une série est suivie d'une période «hors série». La série la plus longue comporte actuellement 48 jours, c'est-à-dire un peu plus de la moitié de ce que le règlement autorise. Une série est composée de six à neuf heures de service. Les prestations n'excèdent pas huit heures par jour ou 36 heures par semaine.

De diensten van een reeks worden door een vast aantal bedienden en bij beurtrol waargenomen. De reeksen zijn dermate samengesteld dat een diensttijd nooit korter is dan zes uur en nooit langer dan negen uur, en dat de prestaties tijdens het verloop van een reeks gemiddeld niet langer zijn dan acht uur per dag en zesendertig uur per week.

Les conducteurs ont droit à 65 jours de repos compensatoire en plus de leurs journées libres normales, ce qui correspond à 52 dimanches et 13 jours fériés officiels. Ils bénéficient en outre de 13 jours de crédit pour limiter la durée de travail à 36 heures par semaine. En moyenne, l'arriéré comporte actuellement 25 jours, ce qui n'est pas anormalement élevé étant donné que l'on peut se constituer jusqu'à 35 jours de crédit.

De tussenpauze tussen twee opeenvolgende werkdagen moet een onafgebroken dienstvrije periode omvatten van ten minste veertien uur in de staanplaats van de bedienden en van ten minste acht uur buiten de staanplaats, dus bij overnachting. Bij vertraging van de bediendetrein en opdat de bediende de volgende dienst zou kunnen verzekeren die in de regelmatige dienstregeling van een reeks is vastgesteld, mag de duur van de tussenpoos in de standplaats enkel bij uitzondering tot twaalf uur verminderd worden.

Een treinbestuurder beschikt dus jaarlijks, naast zijn normale verlofdagen, over vierentwintig dagen, plus één vanaf 45 jaar, plus één vanaf 50 jaar, over vijfenzeftig rustdagen – dat aantal rustdagen stemt overeen met tweeënvijftig zondagen en met dertien officiële feestdagen –, vijfenzeftig dagen compensatieverlof en ook dertien kredietdagen om de arbeidsduur te beperken tot zesendertig uur per week.

Un grand nombre de travailleurs ayant pris leur retraite ces derniers temps, l'effectif des conducteurs de train s'est réduit. Grâce à l'actuelle campagne de recrutement intensive, nous espérons que la pénurie sera résorbée d'ici à 2008.

Momenteel heeft het treinbesturingspersoneel een achterstand van zowat vijftientig dagen. Dat aantal ligt niet abnormaal hoog, gelet op het feit dat het reglement bepaalt dat men tot vijftientig kredietdagen kan opsparen. Wel vermindert het personeelsbestand van de treinbestuurders gestaag, wegens een sterke toename van het aantal pensioneringen. Vandaar voorzien wij dat vanaf begin 2008 het personeelstekort weggewerkt zal zijn dankzij de aanwervingscampagne die op dit ogenblik massaal loopt.

Dans la pratique, le conducteur de train ne travaille qu'exceptionnellement six jours successifs. Les horaires de nuit ou les heures de travail très matinales ne peuvent excéder cinq jours successifs. Cette période doit ensuite être suivie d'au moins deux jours de repos.

De treinbestuurders werken in de praktijk uitzonderlijk zes dagen na mekaar. Bovendien is het aantal bij heel vroege of nachtprestaties reglementair vastgesteld, begrensd op maximaal vijf dagen. Daarna is de treinbestuurder minimaal twee dagen thuis.

Een treinbestuurder presteert gemiddeld gezien een heel stuk minder dan de reglementair voorziene te presteren uren, onder meer wegens de stringente regelgeving inzake dienst- en rusttijden.

Grâce à la réglementation stricte en matière de temps de repos et de conduite, un conducteur de train effectue donc en moyenne

beaucoup moins d'heures que le nombre d'heures réglementaires.

03.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Er is een heel grote campagne aan de gang voor het rekruteren van personeel. Ik hoop dat die campagne met succes bekroond zal worden, maar op dit ogenblik zijn de problemen toch nogal ernstig. Ik hoor u zeggen dat men tot gemiddeld achtentwintig dagen achterstand heeft, wat betreft de dagen waarop men recht heeft. Dat is niet weinig, ook al mag men tot vijfendertig dagen gaan. U zegt mij dat men maximaal zes dagen na elkaar werkt. Naargelang de standplaats heeft men ten minste acht of twaalf uur vrij. Mij wordt meegedeeld dat het gebeurt dat men zeven dagen na elkaar werkt. Ik wil daarover geen dispuut aangaan. Ik kan alleen maar vertellen wat men mij zegt. Het zal misschien wel uitzonderlijk zijn, maar zeven dagen na elkaar negen uur per dag werken, dat is natuurlijk vrij lang, zowel in dagen als in uren. Ik weet niet of u mij daarover meer informatie kunt geven, mijnheer de staatssecretaris.

03.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): J'espère que la campagne de recrutement portera ses fruits car le problème est sérieux. Un retard moyen de 28 jours n'est tout de même pas négligeable.

Le secrétaire d'État indique que les prestations de travail ne peuvent pas excéder six jours consécutifs, mais il m'est revenu que l'on travaille parfois sept jours d'affilée à la SNCB. Le secrétaire d'État peut-il en dire plus?

03.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Ik blijf bij mijn antwoord. Het antwoord is dat er maximaal zes dagen na elkaar wordt gewerkt. Het spreekt voor zich dat het eens een dag meer kan zijn, wanneer de mensen zelf de keuze maken en ruilen met een andere treinbestuurder, maar dan gebeurt dat uit eigen wil. Dat is een heel andere aangelegenheid. Op dit ogenblik spreek ik over maximaal zes dagen na elkaar. Het gaat tot negen uur, soms is het dus minder dan negen uur per dag. Bovendien - en laat daarover geen onduidelijkheid bestaan - heb ik u aangeduid dat de treinbestuurders momenteel een achterstand hebben van een vijftientigtal dagen. Het reglement bepaalt dat men vijfendertig kredietdagen kan opsparen. Het is belangrijk om deze zaken correct te schetsen.

03.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Le maximum est de six jours consécutifs. Il se peut que les conducteurs s'échangent des jours de leur plein gré et en viennent dès lors à travailler sept jours en suivant, mais je ne pense pas que cela soit fréquent.

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

04 Vraag van de heer Stijn Bex aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "internet op de trein" (nr. 13186)

04 Question de M. Stijn Bex au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "l'internet dans les trains" (n° 13186)

04.01 Stijn Bex (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, begin dit jaar hebt u aangekondigd dat de NMBS het Interdisciplinair instituut voor BreedBand Technologie, het IBBT, de opdracht had gegeven om een studie te maken omtrent de mogelijkheid van draadloos internetten in de trein. Het IBBT moest een vergelijking maken van de bestaande technologieën en een keuze voorstellen. Er zou ook een business case worden gemaakt van de investeringen en de mogelijke opbrengsten. U kondigde aan dat het eindverslag in september 2006 mocht worden verwacht.

04.01 Stijn Bex (sp.a-spirit): En début d'année, le secrétaire d'État avait annoncé la commande d'une étude de faisabilité sur l'internet sans fil dans les trains auprès de l'*Interdisciplinair Instituut voor Breedbandtechnologie* (IBBT), ainsi que la mise sur pied, début 2007, d'un projet pilote sur la ligne Ostende-Eupen. Dans l'intervalle, une adjudication a déjà été lancée pour l'installation de connexions wi-fi dans les trains Thalys, ce qui laisse supposer que les constats de l'étude de l'IBBT sont positifs.

Een proefproject zal in principe op de lijn Oostende-Eupen worden ingevoerd. Dat zou begin 2007 van start moeten gaan. Dat proefproject werd ook aangekondigd in het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS waarin sprake was van enerzijds een pilootproject en anderzijds, als de economische en de technische haalbaarheid bewezen zou zijn, een uitbreiding van dat pilootproject tot het gehele net.

Le ministre a-t-il déjà reçu le

Onlangs vernamen we dat de hogesnelheidstrein Thalys een WiFi-verbinding gaat installeren op al zijn treinstellen en dat de aanbestedingen hiervoor al werden uitgeschreven. Thalys startte in 2005 een test met draadloos internet. De resultaten waren blijkbaar positief. De dienst wordt nu veralgemeend. Dat doet ons vermoeden dat het IBBT ook positieve resultaten zal kunnen voorleggen.

Vandaar had ik graag aan u de volgende vragen gesteld. Ten eerste, hebt u het eindverslag van het IBBT al ontvangen? Zo ja, wat waren de conclusies inzake zowel technische als economische haalbaarheid? Zo neen, wanneer mag het verslag worden verwacht?

Ten tweede, zal de streefdatum voor het proefproject worden gehaald? Zo ja, welke lijnen komen ervoor in aanmerking? Zo neen, welke nieuwe streefdatum heeft u voor ogen?

04.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Bex, tijdens de vergadering van het directiecomité van de NMBS van 28 november hebben de heren Demeester en Verleye van de Universiteit Gent de resultaten van hun studie voorgesteld.

De studie betrof het projectonderzoek, de rendabiliteit, de potentiële interesse van de reizigers alsook de vergelijking van de bestaande technologieën en het voorstel van verschillende business cases. Het doel van de studie was om het voor de NMBS mogelijk te maken een beslissing te nemen overeenkomstig haar behoeften voor de installatie van het internet aan boord van de treinen en de te weerhouden technologie.

Tijdens de voorstelling situeerden de beide heren de gebruikte werkwijze om de interesse van de reizigers en de resultaten te bepalen. Ze stelden het concept voor dat door de Zweedse spoorwegen wordt gebruikt. Ze overliepen vervolgens de verschillende bestaande technologieën alsook de voorstellen van de verschillende geraadpleegde firma's. Daar zitten trouwens grote namen tussen zoals Siemens, Nomad, enzovoort.

Het comité nam akte van de resultaten van de studie en vroeg de betrokken directies binnen de NMBS een basisconcept te ontwikkelen met het oog op de positionering van de NMBS in dit dossier. Vervolgens zullen de discussies met de verschillende leveranciers op basis van dit concept plaatsvinden.

Tot op heden ontving mijn kabinet nog geen concrete informatie over de inhoud van de studie noch over de werkverdeling binnen de verschillende directies van de NMBS. Ik kan u op dit ogenblik dus niet meedelen wanneer het proefproject opgenomen in het beheerscontract van de NMBS zal doorgaan. Zodra ik daar wel gegevens over heb, zal ik die met veel plezier meedelen. Op dit ogenblik ontbreekt het mij echter in elk geval aan het dossier.

04.03 **Stijn Bex** (sp.a-spirit): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Wij kijken uit naar de bijkomende informatie.

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

rapport final de l'IBBT? Quelles en sont les conclusions? La date butoir sera-t-elle respectée pour le projet pilote?

04.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Les auteurs - de l'UGent - de l'étude sur l'internet sans fil dans les trains en ont présenté les résultats lors du dernier comité de direction de la SNCB, le 28 novembre. Ils ont étudié la rentabilité, l'intérêt des voyageurs, les technologies existantes et la proposition issue de plusieurs *business cases*. Ils ont présenté le concept des chemins de fer suédois et ont commenté les technologies existantes ainsi que les sociétés qui sont en mesure de les fournir.

Le comité a pris acte des résultats de l'étude. Il a demandé aux directions concernées de développer un concept de base pour assurer le positionnement de la SNCB en la matière. Lorsque ce travail sera achevé, les fournisseurs seront contactés. Je ne dispose actuellement d'aucune information quant au contenu de l'étude, à la répartition du travail au sein de la SNCB ou à la date à laquelle le projet pilote pourra débiter. Dès que j'aurai connaissance de ces données, je vous les communiquerai.

05 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de steeds langer durende rijtijden van treinbestuurders" (nr. 13084)

05 Question de M. Francis Van den Eynde au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les temps de conduite toujours plus longs des conducteurs de train" (n° 13084)

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, deze vraag sluit aan bij mijn vorige vraag. Treinbestuurders klagen erover dat ze steeds langer moeten rijden. De effectieve rijtijden per gewerkte dag worden steeds langer. Zij vestigen de aandacht erop dat voor bus- en vrachtwagenbestuurders een strenge reglementering bestaat inzake rijtijden en rustperiodes. Voor de treinbestuurders is dit bij de NMBS niet het geval. Nergens zou er een duidelijk antwoord te vinden zijn omtrent het aantal uren dat een treinbestuurder na elkaar mag rijden en wanneer een rustperiode moet worden ingelast. Ook zou nergens vermeld staan hoelang zo'n rustpauze minimum moet duren. Vermits de maximum dienst voor een treinbestuurder in binnenlands verkeer 9 uur bedraagt, zou dit in theorie kunnen betekenen dat een treinbestuurder 9 uur na elkaar kan rijden zonder rustpauze.

Mijnheer de staatssecretaris, kan, voor zover het niet bestaat, ter zake een reglement worden opgesteld zodat over deze problematiek duidelijkheid ontstaat?

05.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer Van den Eynde, degenen die u hierover geïnformeerd hebben, hebben u een zeer sterk gekleurde versie van de werkelijkheid geschetst.

Door de beperkte omvang van het Belgisch spoorwegnet, is geen enkel reizigerstraject langer dan 3,5 uur. Tussen de opeenvolgende treinen is er een gemiddelde buffertijd van een half uur, onder meer om te vermijden dat vertragingen zich zouden voortplanten.

De NMBS-groep bevestigt me dat de regels voor de arbeidstijden die bij de NMBS-groep van toepassing zijn voor het personeel dat belast is met de besturing en begeleiding van treinen geen specifieke bepalingen bevat aangaande de rijtijden. Nochtans is het in het geheel niet correct hieruit te besluiten dat de rijtijd in binnenlands verkeer automatisch ook gelijk zou kunnen zijn aan de maximale arbeidstijd van 9 uur. Omwille van de redenen die ik zopas heb vermeld, ligt de gemiddelde werkelijke rijtijd van een treinbestuurder heel wat lager en bedraagt in werkelijkheid ongeveer 50% van de hun opgelegde arbeidstijd. Ik verwijs ter zake naar een persartikel in Het Laatste Nieuws van 28 november waar de onafhankelijke vakbond van het spoorwegpersoneel aangaf dat er nog dienstroosters bestaan waar treinbestuurders 7 uur na elkaar moeten rijden maar dat dit tot een minimum herleid werd.

Dezelfde reglementen aangaande de arbeidstijden voorzien trouwens in een aantal bepalingen die waarborgen dat de werkelijke uitvoering van de prestaties op een veilige en voor het personeel aanvaardbare wijze wordt verzekerd. Zo wordt bijvoorbeeld elke wijziging van dienstreeksen tweemaal per jaar per depot aan de vertegenwoordigers van de treinbestuurders voorgelegd. Bij de definitieve opstelling van de dienstreeksen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de verschillende opmerkingen die worden

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Les conducteurs de trains se plaignent de devoir assurer des périodes de conduite ininterrompues de plus en plus longues. Aucun règlement relatif aux temps de conduite et de repos ne leur serait applicable. Cette situation signifie qu'en théorie, le service maximal d'un conducteur en service intérieur, à savoir 9 heures, pourrait consister en une période de conduite ininterrompue de 9 heures. Ne devrait-il pas exister des règles claires en la matière?

05.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Les sources de cette information ont donné une vision très partielle de la réalité. Vu l'étroitesse de notre réseau intérieur, aucun trajet assuré par les chemins de fer belges ne dure plus de trois heures et demie. Dans le but d'absorber les éventuels retards, on compte toujours une heure-tampon à la fin du trajet. Il n'existe pas de dispositions spécifiques relatives aux temps de conduite, mais ces derniers n'atteignent jamais neuf heures. Le temps de conduite s'élève en moyenne à la moitié du temps de travail. Certains horaires de service obligent encore quelques conducteurs à conduire sept heures d'affilée, mais ces horaires ont été réduits à un minimum. Les représentants des conducteurs sont impliqués un maximum dans la révision régulière des tableaux de service. L'objectif consiste à réduire constamment la charge de travail.

gemaakt en die meestal verband houden met het verminderen van de werkdruk.

05.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, mijn bronnen zijn mensen die al jaren treinbestuurder zijn. Ik twijfel niet aan hun eerlijkheid. Wat volgens mij niet helemaal klopt is de redenering dat geen enkel treintraject in dit land langer duurt dan 3,5 uur. Dat is inderdaad juist, maar het kan best zijn dat een trein 3,5 uur rijdt, dan ergens vijf minuten stilstaat en vervolgens terugkeert. U schuddekoft van niet, maar theoretisch kan dat. Dat is een eerste punt.

Een tweede punt is dat zelfs indien het zo is dat men nog andere taken heeft voor die mensen en ze in een periode van acht tot negen uur na elkaar weinig rijden, het misschien toch aanbeveling zou verdienen dat er een reglement bestond dat zou bepalen, net als bij buschauffeurs en vrachtwagenchauffeurs enzovoort, dat er niet langer mag worden gereden dan een periode waarvoor ik echter niet bevoegd ben om ze te bepalen. Indien het reglement niet bestaat, kan het immers nog altijd dat in bepaalde omstandigheden bepaalde treinbestuurders veel langer zouden kunnen rijden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de trois bureaux de poste (Ensival, Stembert et Heusy) sur la même commune" (n° 13219)**
- **M. Bart Tommelein au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture prévue de bureaux de poste" (n° 13226)**
- **Mme Annelies Storms au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de bureaux de poste dans la région de Gand" (n° 13287)**
- **M. André Frédéric au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture de plusieurs bureaux de poste dans l'arrondissement de Verviers" (n° 13300)**
- **Mme Camille Dieu au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "la fermeture programmée en février 2007 du bureau de poste d'Aulnois" (n° 13373)**

06 Samengevoegde vragen van

- **de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van drie postkantoren (Ensival, Stembert en Heusy) in een en dezelfde gemeente" (nr. 13219)**
- **de heer Bart Tommelein aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de geplande sluiting van postkantoren" (nr. 13226)**
- **mevrouw Annelies Storms aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van postkantoren in het Gentse" (nr. 13287)**
- **de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de sluiting van verscheidene postkantoren in het arrondissement Verviers" (nr. 13300)**
- **mevrouw Camille Dieu aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de in februari 2007 geplande sluiting van het postkantoor van Aulnois" (nr. 13373)**

Le **président**: M. Deseyn et Mme Lambert qui s'étaient également joints à ces questions ne sont pas

présents.

06.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, voici une quinzaine de jours, un mercredi, nous avons appris la fermeture programmée de 277 bureaux de poste.

Nous avons bien compris la stratégie de La Poste qui est de fermer des bureaux et de les remplacer par des points poste, par souci de rationalité et de rentabilité. Malheureusement, cela s'effectue toujours et directement au détriment du service rendu à la population, service de proximité pourtant nécessaire, spécialement quand il s'agit de bureaux de poste.

Chacun est ainsi amené à observer la répartition géographique des bureaux de poste qui seront fermés et à se rendre compte que certains arrondissements et certaines communes sont particulièrement préjudiciés, notamment celui de Verviers. Dans cet arrondissement, le préjudice pour la ville de Verviers est important: de huit bureaux voici un an, elle n'en comptera plus que quatre. Leur nombre est simplement divisé par deux en l'espace d'un an et demi.

Autre élément interpellant à ce sujet: les quatre bureaux restants sont ceux du centre, alors que les quatre qui seront supprimés se situent autour de la ville, dans les anciennes communes et villages avoisinants: Petit-Rechain, Ensival, Stembert et Heusy.

Je me pose donc des questions.

Est-ce un meilleur service à rendre à la population que de concentrer l'ensemble des services postaux au centre et non en périphérie?

Est-il vraiment normal de fermer la moitié des bureaux de cet arrondissement? Pourquoi préjudicier autant une commune?

Je voudrais souligner un dernier élément. La dernière expérience vécue par Verviers en la matière fut la fermeture du bureau de Petit-Rechain. On nous avait alors rassurés: le bureau serait remplacé par un point poste. Actuellement, le bureau de poste est fermé, mais le point poste n'existe toujours pas. C'est pourquoi nous avons maintenant tendance à ne plus croire les promesses d'ouverture de points poste en remplacement des bureaux. Forcément, d'après notre seule expérience, le remplacement ne s'est pas vérifié sur le terrain.

Monsieur le secrétaire d'État, on peut comprendre ou ne pas comprendre la politique de La Poste consistant à fermer ses bureaux. Moi, j'avoue mon incompréhension à ce sujet, surtout quand certaines communes sont particulièrement atteintes, dans des arrondissements eux aussi fortement lésés. Fermer un bureau sur deux, concentrer la fermeture à tous les bureaux en périphérie et, en outre, par expérience en la matière, observer l'absence de remplacement par un point poste, voilà qui me pousse à me poser des questions quant à cette réforme.

Monsieur le ministre, j'aurais voulu connaître votre opinion sur cette approche qui, selon moi, pose des problèmes, surtout dans des endroits tels que ceux-ci. J'estime en effet que la décision est disproportionnée, injustifiée et que la fermeture va trop loin, d'autant plus que l'ouverture des points poste n'est pas garantie, en tout cas, elle ne l'a pas été par le passé.

06.01 Melchior Wathelet (cdH):

Twee weken geleden hebben we vernomen dat men van plan is om 277 postkantoren te sluiten. Om de rendabiliteit te verhogen sluit De Post kantoren en vervangt ze door PostPunten, wat de dienstverlening aan de bevolking niet noodzakelijk ten goede komt.

Bepaalde arrondissementen worden bijzonder zwaar getroffen. Zo worden in Verviers vier van de acht kantoren gesloten en de overblijvende vier kantoren liggen allen in het stadscentrum.

Onlangs nog werd in Verviers het kantoor van Petit-Rechain gesloten. Het zou door een PostPunt worden vervangen. Het kantoor heeft inderdaad zijn deuren gesloten, maar het is nog steeds wachten op het PostPunt! Om die reden hechten we geen geloof meer aan dergelijke beloften!

Hoe staat u tegenover die benadering die in het bijzonder in dergelijke gemeenten voor problemen zorgt? Volgens mij gaat men met de sluiting te ver, vooral wanneer het niet zeker is dat er PostPunten komen!

06.02 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, recent vernamen wij via de pers dat in 2007 277 postkantoren onherroepelijk zullen worden gesloten. De herstructurering kadert in de beheersovereenkomst met de Belgische overheid. Door de sluiting verdwijnen tweehonderd jobs. Er zouden evenwel geen naakte ontslagen vallen.

Mijnheer de minister, op zich ben ik het niet oneens met de opening van meer postpunten en de sluiting van een aantal postkantoren. Er is echter geen overleg geweest met de gemeentebesturen van de betrokken gemeenten. Zij vernamen de sluiting van de postkantoren via de pers of, als een donderslag bij heldere hemel, via een schrijven. Sommige waren verbolgen, niet enkel over de gebrekkige communicatie van De Post, maar ook over het feit dat vooral drukbezochte kantoren worden gesloten.

Dat thema kwam al ter sprake tijdens het vragenuurtje in plenaire vergadering.

Een aantal kantoren zijn in de drukbezochte, toeristische centra gelegen. Zo sluit in Westende, een deelgemeente van een badstad, een kantoor dat vooral tijdens de zomermaanden druk wordt bezocht.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb ervaring met dergelijke zaken. Sommige kantoren draaien in bepaalde periodes heel laag qua bezetting. Zij kennen op bepaalde, andere momenten echter heel hoge pieken.

Acht u het gepast om in kleinere, toeristische centra, bijvoorbeeld in badplaatsen, postkantoren te sluiten? Kan, behalve de postpunten, in bijkomende initiatieven worden voorzien in dergelijke gemeenten? Aan welke criteria moeten de postpunten voldoen?

Is er een evaluatie van de werking gepland? Ik verneem immers dat nogal wat postpunten in grote distributiebedrijven, zonder namen te noemen, zouden worden geplaatst. Het feit dat bepaalde postpunten in kleinere handelszaken, zoals de zelfstandige vertegenwoordigers van grote ketens, meestal wel in kleinere centra actief zijn, zou misschien een oplossing voor het probleem kunnen bieden.

06.03 Annelies Storms (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal het rijtje aanvullen, maar dan met vragen over Gent, mijn thuishaven.

Mijn collega's hebben de problematiek al voldoende ingeleid en geschetst.

Er zullen inderdaad overal kantoren worden gesloten, maar in Gent viel het mij op dat zes van de huidige negenentwintig kantoren zullen verdwijnen en dat de meeste daarvan gelegen zijn in moeilijke of kwetsbare wijken waar veel mensen wonen die het sociaal al moeilijk hebben. Door het verdwijnen van het kantoor in hun omgeving zullen zij soms lang moeten stappen naar een ander kantoor. Zij gebruiken dat kantoor vaak ook voor meer verrichtingen. Zij maken gebruik van de bankdiensten of halen er hun pensioen af. Alloctonen gebruiken het postkantoor om geld te versturen naar familie in het buitenland. Het valt op dat vooral kantoren uit de sociaal gevoelige wijken verdwijnen.

06.02 Bart Tommelein (VLD): Au total, 277 bureaux de poste seront fermés. Cette restructuration est certes défendable mais aucune concertation avec les communes concernées n'a été organisée et il est des bourgmestres qui s'en offusquent. Parmi les bureaux visés, il s'en trouve en outre un certain nombre qui sont très fréquentés pendant la saison touristique.

Le ministre juge-t-il opportun de fermer des bureaux situés dans des stations balnéaires? D'autres services que les Points Poste seront-ils offerts dans les centres touristiques? À quels critères les Points Poste devront-ils satisfaire? Seront-ils soumis à une évaluation?

06.03 Annelies Storms (sp.a-spirit): À Gand, six des vingt-neuf bureaux existants seront fermés. Fait notable: la plupart d'entre eux sont situés dans des quartiers défavorisés où vivent des personnes très sédentaires et où beaucoup de gens recourent aux services bancaires de La Poste.

Sur la base de quels critères a-t-on décidé de la fermeture de ces six bureaux? Les clients devront effectuer un déplacement plus important, le plus souvent en voiture. Comment justifier ce choix à la lueur des principes du développement durable? Combien

U hebt tijdens het vragenuurtje al gezegd dat De Post een zekere vrijheid heeft om binnen de krijtlijnen van de beheersovereenkomst kantoren te sluiten op basis van bepaalde criteria zoals einde huurcontract, slechte staat van het gebouw of een lage rendabiliteit. Toch verneem ik graag, in de mate van het mogelijke, op welke criteria men die zes kantoren in Gent heeft gesloten.

Ik stel mij ook vragen bij de duurzaamheid. Zoals ik al zei, zullen sommige mensen zich moeten begeven naar een verder gelegen postkantoor. Een aantal onder hen zal zeker gebruik maken van de wagen, maar voor ouderen en minder mobiele personen wordt de dienstverlening er niet meteen beter op. Ik heb daarbij toch een aantal vragen.

Hoeveel personeelsleden werken in de te sluiten kantoren en welke toekomstperspectieven kan De Post hen bieden? Er komen wel postpunten in de plaats, maar waar zullen die worden ingeplant? Zal daarbij ook aandacht worden besteed aan precies die wijken waar postkantoren worden gesloten? In welke timing wordt voor de opening van die postpunten voorzien? Dat is een punt dat hier al door collega Wathelet werd aangehaald.

Zal het postkantoor pas sluiten wanneer er een postpunt is? Daarover krijg ik ook graag wat meer duidelijkheid. Werd overleg gepleegd met de stad Gent? Werden de buurbewoners geïnformeerd of zal dat nog gebeuren? Op welke manier zal dat gebeuren?

Ik ben benieuwd naar uw antwoorden.

06.04 André Frédéric (PS): (*intervention hors micro*) (...). Je prends pour exemple l'arrondissement de Verviers que je connais bien; mon collègue Wathelet y a fait allusion.

Monsieur le secrétaire d'État, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger à cet égard; depuis l'année dernière, on a déjà regroupé Dison et Limbourg au bureau principal de Verviers ...

(*Une sonnerie de gsm retentit*)
(*Het geluid van een gsm weerklinkt*)

... et on a procédé à des regroupements de petits bureaux comme celui de Jalhay avec Spa ou d'Aubel avec Thimister. Le bureau de Theux a également été rattaché à celui de Spa.

Au mois d'avril 2006, notre arrondissement a connu une vague de fermetures: Petit-Rechain, Sourbrodt et Gemenich.

Il est normal que nous réagissions aujourd'hui car, dans le nouveau plan auquel il est fait allusion, 277 bureaux répartis sur l'ensemble du territoire seront fermés. Dans l'arrondissement de Verviers – Melchior Wathelet l'a dit précédemment –, trois bureaux sont concernés par ce plan: Stembert, Heusy et Ensival. En bref, dans une ville de 60.000 habitants, on diminue le nombre de bureaux de 50%. De plus, tous les bureaux de poste situés à la périphérie disparaissent.

Cet arrondissement présente de nombreuses zones rurales. La proximité d'un bureau de poste est extrêmement importante, en

de membres du personnel travaillent-ils dans les bureaux qui seront fermés et quelles perspectives d'avenir La Poste peut-elle leur offrir? Où des Points Poste seront-ils ouverts à Gand? Le seront-ils prioritairement dans les quartiers où des bureaux de poste auront été fermés? Une concertation a-t-elle été organisée avec les autorités communales? Les habitants des quartiers concernés ont-ils été informés?

06.04 André Frédéric (PS): In het arrondissement Verviers worden opvallend veel postkantoren gehegroepeerd. In april 2006 gingen al talrijke kantoren dicht, waaronder die van Petit-Rechain, Sourbrodt en Gemmenich. Het nieuwe plan van De Post voorziet in 277 bijkomende sluitingen. De drie kantoren in het arrondissement Verviers die met sluiting worden bedreigd, bevinden zich aan de periferie van de stad. In die landelijke gebieden is de nabijheid van een postkantoor echter van fundamenteel belang. Als het huidige dienstenpakket wegvalt, wordt de plaatselijke bevolking immers zwaar benadeeld.

particulier pour les personnes âgées.

Même si La Poste prétend qu'elle peut rendre un certain nombre de services à la population, les dégâts engendrés par l'application du système Géoroute nous montrent que cela devient extrêmement difficile.

Monsieur le secrétaire d'État, à plusieurs reprises, vous avez cité au sein de cette commission les raisons qui justifient la fermeture de ces bureaux de poste: la fin de bail, la vétusté des locaux, le manque de sécurité ou encore la fameuse non-rentabilité. Malheureusement, les raisons invoquées par La Poste restent floues. Aussi, ne serait-il pas plus simple d'enjoindre La Poste à communiquer les calculs qui ont réellement été effectués et les résultats obtenus avant chaque décision prise à l'encontre d'un bureau de poste? Nous pourrions alors juger de la pertinence économique des décisions prises, ce qui nous aiderait certainement à mieux comprendre et à mieux expliquer aux personnes qui nous interpellent les options prises par La Poste.

Ce n'est pas mon gsm. C'est vraiment pénible!

De **voorzitter**: Ik heb het al lang niet meer gezegd omdat het nutteloos is dat te zeggen.

(Het geluid van gsm's weerklinkt)
(Une sonnerie de plusieurs gsm retentit)

Ik verzoek u de gsm's uit te schakelen tijdens de uiteenzettingen.

Je n'entends même plus M. Frédéric, alors qu'il se trouve à 3 ou 4 mètres de moi. Je suppose que M. le secrétaire d'État ne vous entend pas non plus.

06.05 André Frédéric (PS): Il aura pu prendre connaissance de ma question au préalable!

J'en arrive à mes questions. Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous des informations au sujet d'éventuelles autres fermetures dans l'arrondissement de Verviers? Autant s'y préparer! Si oui, quand comptez-vous alerter les autorités communales?

Pour atténuer les effets de ces fermetures, La Poste annonce l'ouverture de deux points poste, à Stembert et à Heusy. Par contre, il n'est toujours pas question d'ouverture similaire à Petit-Rechain, Gemenich ou Ensival. Pourtant, les candidatures – cela reste un mystère pour nous – des personnes désireuses d'en accueillir sont très nombreuses.

Même si c'est un modèle que je n'approuve pas pleinement, est-il prévu d'ouvrir des magasins postaux dans ces localités pour pallier les fermetures?

06.06 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je vous ai déjà interrogé sur la situation du service postal dans mon arrondissement. On ferme les bureaux de poste d'Elouges, Wéris, Ghlin, Havré, Hyon et Aulnois – mon village. Je ne dirai pas qu'il n'y a pas eu, pour le canton et l'arrondissement dans lequel j'habite, de concertations avec les autorités de La Poste, puisque l'an dernier, à Frameries, une réunion s'est tenue avec les mandataires communaux et les responsables de La Poste.

06.05 André Frédéric (PS): De Post voert vage argumenten aan voor die sluitingen. Kan men het bedrijf niet verplichten om de uitgevoerde berekeningen en de behaalde resultaten die tot dergelijke beslissingen leiden, vooraf mee te delen? Hebt u bovendien weet van mogelijke andere sluitingen in het arrondissement Verviers? Zo ja, wanneer zal u de gemeentebesturen daarvan op de hoogte brengen? Komen er postwinkels in Petit-Rechain, Gemmenich of Ensival?

06.06 Camille Dieu (PS): In het raam van de sluitingen in het arrondissement waar ik woon, vond overleg plaats tussen De Post en de gemeentelijke mandatarissen. Er werd afgesproken dat het kantoor van Aulnois niet zou worden gesloten,

À cette occasion – je prendrai l'exemple du bureau de poste d'Aulnois que je connais le mieux – il avait été convenu que ce bureau ne serait pas fermé. En effet, le contrat de gestion prévoyait un réseau étoilé avec un éloignement de 10 kilomètres entre les bureaux. Et on ferme quand même le bureau d'Aulnois! J'ai vérifié personnellement les distances à l'aide de mon compteur kilométrique et je les ai aussi calculées à partir du Guide Michelin. La distance entre Aulnois et Givry, qui est le deuxième bureau de poste de l'entité de Quévy, est de 12 kilomètres et celle entre Aulnois et Frameries, auquel on fait d'ailleurs allusion dans la presse comme si nous appartenions au même village, M. Donfut et moi, est de 11 kilomètres.

Nous habitons une zone des plus rurales et je trouve vraiment honteux de sacrifier un bureau de poste; en effet, des personnes âgées, des personnes invalides doivent pouvoir se déplacer de manière raisonnable, nonobstant le fait que je trouve toujours déplorable de remplacer un véritable service public par un service privé. Car il s'agit bien d'une privatisation quoi que l'on en dise!

Vous avez prévu un point poste à la boulangerie du village. Si vous relisez la question que je vous ai posée, il y a quelques mois, vous constaterez que je l'avais prévu. L'endroit se nomme "La Couque au Beurre". Fort bien, mais le beurre, je préférerais le manger autrement, car personne n'est vraiment heureux de cette situation! D'ailleurs, le conseil communal que nous avons mis en place le lundi 4 décembre dernier a rédigé une motion à votre intention et à celle des autorités de La Poste.

Je souhaiterais une réponse très précise par rapport au réseau étoilé.

Le **président**: Je crois que nous avons fait le tour des intervenants.

06.07 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het andermaal goed is om eerst toe te lichten op welke manier het proces van vervanging van postale servicepunten verloopt. Het is een omstandig antwoord.

Ten eerste, de lijst van verkooppunten die worden omgevormd wordt opgebouwd in twee fasen. Er is een macroanalyse op basis van de parameters van het beheerscontract en de doelstellingen van het strategisch plan van De Post en er is een microanalyse die de keuzes moet bevestigen of verwerpen. De microanalyse is gebaseerd op de aanwezigheid van commerciële polen, het potentieel van de markt – daarmee bedoel ik onder andere de bevolkingsdichtheid en de aanwezigheid van kmo's en zelfstandigen, de organisatie en segmentatie van het huidige retailnetwerk, de huidige infrastructuur van het kantoor, de economische en financiële leefbaarheid van een eigen kantoor en de aanwezigheid van een of meerdere postpunten in de omgeving. Momenteel zijn enkel de kantoren die in het voorjaar van 2007 worden omgevormd bekendgemaakt. Voor de kantoren die in het najaar van 2007 worden omgevormd is De Post nog bezig met de microanalyse zoals ik die heb aangeduid.

Ten tweede, ik wil u herinneren aan de rode draad die bij de transformatie wordt gehanteerd. De sluiting van een kantoor wordt voorafgegaan door een voorafgaande opening van een postpunt in het relevante gebied. Het adres, de openingsuren en de aangeboden

zulks overeenkomstig de logica van een stervormig netwerk, waarbij zich in een straal van tien kilometer telkens een kantoor moet bevinden. Om welke precieze redenen werd beslist dat kantoor te sluiten?

Het is een schande dat de postkantoren op het platteland, die gemakkelijk bereikbaar zijn voor ouderen en invaliden, worden opgeofferd. Ik betreur dat de openbare dienst door de oprichting van PostPunten wordt geprivatiseerd. De gemeenteraad zal u en de directie van De Post een motie in dat verband verzenden.

In verband met het stervormig netwerk verwacht ik van de minister dat hij een zeer nauwkeurig antwoord verschaft.

06.07 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: L'élaboration de la liste des points de services postaux qui seront transformés se déroule en deux phases. Dans un premier temps, il est procédé à une macro-analyse sur la base des paramètres du contrat de gestion et des objectifs de La Poste. Ensuite, une micro-analyse tient compte, entre autres, de la présence de pôles commerciaux, du potentiel du marché, de l'organisation et de la segmentation du réseau de l'offre, des infrastructures existantes du bureau et de la présence de Points Poste dans les environs.

La liste des bureaux qui fermeront leurs portes au printemps 2007 est déjà arrêtée. Pour les bureaux qui suivront en automne, la micro-analyse doit encore être effectuée.

diensten van de nieuwe postpunten zijn beschikbaar op de website en worden uiteraard ook op voorhand aan het cliënteel meegedeeld. Daar worden de meest gebruikte producten aangeboden, bijvoorbeeld met inbegrip van de aangetekende zendingen. Mensen moeten zich in principe niet verder verplaatsen voor deze en het merendeel van de verrichtingen. In zoverre men dat op deze wijze kan formuleren, gaat het over 80 tot 90% van de diensten die door De Post worden aangeboden. Ze kunnen nu terecht in een postpunt dat meestal langere openingsuren heeft dan hun vroegere postkantoor.

Ten opzichte van mevrouw Storms moet ik zeggen dat het voor de enen natuurlijk een grotere verplaatsing zal betekenen. Dat betekent echter tegelijkertijd dat het voor anderen weer een kortere verplaatsing zal zijn. Per definitie is het zo dat de postpunten worden ingeplant op die plaatsen waar mensen veel meer op natuurlijke wijze passeren, zoals in grootwarenhuizen enzovoort, en dit bovendien met langere openingstijden. Per saldo zou het dus eigenlijk beter zijn voor de mensen dan nu het geval is. Voor diegene die altijd naast een postkantoor heeft gewoond en die dus – zoals het eens in de pers is verschenen – op zijn sloffen naar het postkantoor kon gaan, verandert de situatie natuurlijk. Maar goed, ze zal voor anderen dan weer veel verbeteren.

Ten derde, het gemeentebestuur wordt ingelicht zodra er een lokale markt in zijn gemeente wordt geopend voor postpunten. Vanaf dan kan het de status van de lokale markt trouwens ook via de website van De Post volgen. In bepaalde gevallen is er ook samenspraak tussen De Post en de burgemeester.

Ten vierde, wat betreft de criteria waaraan de kandidaat-postpunten moeten voldoen, geldt dat De Post op continue wijze de spreiding van de postwinkels screent om te komen tot een evenwichtige verdeling. Indien op bepaalde locaties de praktijk zou aantonen dat de bereikbaarheid en beschikbaarheid van de dienstverlening structureel zouden dalen als gevolg van de gemaakte keuzes bij de hervorming van het netwerk, dan neemt De Post de nodige maatregelen om de dienstverlening te verbeteren. Bovendien beslaan de basiselectiecriteria voor partners die een postpunt wensen uit te baten, de financiële gezondheid van de kandidaat-onderneming en de verenigbaarheid van haar basisactiviteit met de dienstverlening van De Post.

De eigenlijke selectie van de kandidaten gebeurt op basis van een veelvoud aan criteria als trafiek, zakencijfer, locatie van de vestiging op de lokale markt en tegenover de omliggende postwinkels, de aangeboden infrastructuur, de openingsuren, de beschikbaarheid van personeel, de kwaliteit van het verkooppunt enzovoort. Daarnaast dienen de kandidaat-partners in hun specifieke lokale markt een aanbod aan De Post te doen op het vlak van twee financiële vergoedingen: een partnerbijdrage die een vergoeding is per klant en een aanbod op het vlak van de bijdrage in de vaste kosten van werking van het postpunt, die hij van De Post wenst te ontvangen. Op basis van de scores op al deze criteria zal tot mogelijke contractonderhandeling worden overgegaan, waarbij het finale advies voor toewijzing ligt bij een neutrale gunningscommissie.

De werking van de postpunten wordt ook continu opgevolgd. De Post zet hiervoor verschillende middelen in, namelijk een doorgedreven

Le fil conducteur est de faire précéder chaque fermeture de bureau par l'ouverture d'un Point Poste à proximité. Les adresses des Points Poste figurent sur le site internet de La Poste et sont communiquées à la clientèle. Près de 80 à 90 % des services postaux sont aussi disponibles dans les Points Poste, dont les heures d'ouverture sont plus étendues, de surcroît, et qui se situent à des endroits plus fréquentés de toute manière, comme les supermarchés.

Les administrations communales sont informées au préalable de toute fermeture de bureau et, dans certains cas, il y a concertation avec le bourgmestre.

La Poste soumet continuellement la distribution des Points Poste à un *screening* et prend des mesures au besoin, s'il s'avérait que l'accessibilité s'est fortement réduite à la suite des modifications.

Au niveau des candidatures, les critères de sélection portent sur la santé financière de l'entreprise, la compatibilité des activités, les heures d'ouverture, etc. Les candidats-partenaires doivent également formuler une offre pour les deux contributions financières, la contribution du partenaire et la contribution aux frais fixes. Une commission d'attribution neutre décide sur la base de tous ces éléments.

Des mesures sont prises pour assurer le suivi du fonctionnement des Points Poste, telle une formation de base poussée pour le personnel, des contrôles réguliers et l'accompagnement du personnel, un *helpdesk* téléphonique, le *screening* automatique et les enquêtes en ligne, le recours à des *mystery shoppers*, un sondage parmi les clients à propos de l'indice de satisfaction et un système de contrôle interne pour la

basisopleiding van twee dagen, gevolgd door een test op het vlak van kennis van systemen en procedures voor elk personeelslid van een partner die bij de werking van een postpunt betrokken is, en een ploeg van mensen die op regelmatige basis controles uitvoeren in de postpunten en hen begeleiden bij het behoud van de kwaliteitsvolle uitvoering van de dienstverlening. Er is een telefonische helpdesk, er is het continu screenen van de procedures via verschillende geautomatiseerde systemen. Het personeel van de postpunten wordt online bevraagd over de werking van de systemen en hun eigen operationele tevredenheid over de processen, tenminste de operationele tevredenheid over de processen bij hen.

De postpunten worden regelmatig bezocht door mystery shoppers. Bij de klanten wordt regelmatig gepeild naar hun tevredenheid via enquêtes. De interne controlesystemen van De Post monitoren eveneens continu de uitvoering, de samenwerking en het operationeel verloop van de logistieke stromen inzake collect en distributie.

De combinatie van al die gegevens levert een algemeen evaluatiebeeld op voor de drie bijzonderste criteria, namelijk: werkbaarheid van het PostPunt bij de partner, werkbaarheid ervan voor De Post en ook de klanttevredenheid.

Ten vijfde, net als voor de andere hervormingsprojecten van De Post zal deze verandering op een sociaal verantwoorde wijze doorgevoerd worden. Voor de betrokken personeelsleden worden oplossingen gevonden binnen De Post. Zij zullen prioritair in hun sterstructuur geïntegreerd worden. Daar zullen zij op individuele steun en persoonlijke begeleiding kunnen rekenen.

Ten zesde, de klanten worden over de sluiting van hun kantoor en de opening van een PostPunt ingelicht via een afficheringcampagne in het kantoor en ook via een bericht in hun brievenbus, terwijl de klanten van de Bank van De Post worden verwittigd via een persoonlijke brief of zelfs via de telefoon.

Ten zevende, De Post blijft haar dienstenaanbod via de verschillende kanalen garanderen: via postkantoren, waar het volledige assortiment beschikbaar is en via postpunten, waar het assortiment voor de meest gebruikte producten beschikbaar is. Nogmaals, het gaat om ongeveer 85% van de normale dienstverlening. De bereikbaarheid wordt ook verhoogd door nieuwe vormen van verkoop van postproducten. Zo werd in mei 2005 de eShop van De Post gelanceerd, met meer dan 1 miljoen bezoekers sinds zijn lancering. Postzegels zijn intussen beschikbaar in meer dan 4.000 verkooppunten. In 2004 waren dat er slechts 400.

De financiële diensten zijn ook beschikbaar via de banking van de Bank van De Post en de Postphone. Er is ook informatie beschikbaar via de website, via het callcenter, en ten slotte kan ook de postbode aangesproken worden als het om kleine loketverrichtingen gaat.

Dit is een algemeen antwoord, een algemeen beeld, waarvan ik hoop dat het als standaard kan worden beschouwd voor alle vragen die wij gegarandeerd nog zullen krijgen.

Wat de specifieke vragen betreft, bijvoorbeeld die van de heer Tommelein, heeft De Post mij bevestigd dat zij overal, dus ook in de

distribution. Ces mesures permettront d'évaluer le fonctionnement.

Les réformes seront réalisées dans des conditions socialement acceptables. Une solution sera recherchée à l'intérieur même de La Poste pour le personnel des bureaux appelés à fermer. Les intéressés bénéficieront d'un accompagnement individuel.

La clientèle sera informée par la voie d'affichages et de courriers. Les clients de la Banque de La Poste recevront un courrier personnel ou seront informés téléphoniquement.

La Poste continue à garantir son service par différents canaux. Dans les bureaux de poste, toute l'offre restera disponible, contre quelque 85% dans les Points Poste. L'accessibilité sera renforcée grâce à de nouveaux produits comme l'e-Shop. Les timbres-poste sont d'ores et déjà proposés dans plus de quatre mille points de vente. Les services financiers sont assurés par le biais du bpo-banking, du PostPhone, du site internet et d'un call-center. Dans des cas spécifiques, le facteur pourra effectuer des petites opérations ordinairement réservées aux guichets.

La Poste souhaite rester présente partout, donc également dans les petits centres touristiques et les stations balnéaires. Les communes peuvent se porter candidates pour proposer, par exemple au sein de leur office du tourisme, une offre limitée de produits postaux.

En ce qui concerne la fermeture des bureaux de poste dans la région gantoise, je puis porter à votre connaissance qu'un Point Poste a déjà été ouvert à Ledeborg-centrum. En outre, quatre Points Poste seront ouverts prochainement: un à Gentbrugge et trois à Gand. A Gand-Muide,

kleinere toeristische centra en badplaatsen, aanwezig wenst te blijven. Om die aanwezigheid te vergroten, onder meer tijdens de zomermaanden, staat het de gemeenten overigens vrij zich kandidaat te stellen om bijvoorbeeld in hun toerismebureaus een bijkomende beperkte postale dienstverlening aan te bieden. Elk toeristisch centrum beschikt immers over een bureau van toerisme dat ruim toegankelijk is en door iedereen gekend is, ook door toeristen.

Mevrouw Storms, in Ledeberg-centrum is sinds 5 oktober een PostPunt geopend in de Delhaize SM te Ledeberg. Ik weet niet waarvoor SM staat. De volgende openingen zijn gepland: midden december in Miro's Bookshop in Gentbrugge, Kliniekstraat 25 en in Tanis op de Nieuwe Beestenmarkt Gent, in de Slachthuisstraat 110. Midden januari zijn er openingen gepland in Carrefour Gent-Zuid en Delhaize Gent Ster, niet ver van het universitair ziekenhuis. Er zijn ook openingen gepland, maar daarvoor is er nog geen datum, op het Van Beverenplein in Gent en in de GB Partner op de Brugsesteenweg in Mariakerke. Ook in Gent-Muide zoekt men naar een partner.

Op de vraag of er overleg voor het Gentse was, kan ik melden dat de betrokken burgemeesters op 22 november een brief hebben ontvangen over de concrete plannen die De Post in hun gemeente heeft. De Post verbindt zich ertoe om de lokale besturen minstens drie maanden op voorhand op de hoogte te stellen van zijn beslissingen. De suggesties van gemeenten om in postpunten te voorzien binnen bijvoorbeeld de gemeentelijke diensten of het bureau van toerisme, worden momenteel onderzocht, maar moeten passen in het kader van de wettelijke procedures.

J'en arrive aux questions de MM. Wathelet et Frédéric sur la fermeture des bureaux de poste d'Ensival, Stembert et Heusy.

Il convient de rappeler – comme expliqué précédemment - que la décision de fermer ou non un bureau ne repose pas uniquement sur les deux critères mentionnés (le chiffre de fréquentation et le chiffre d'affaire annuel); elle s'inscrit plutôt dans un processus qui tient compte, comme je l'ai déjà expliqué, à la fois d'une analyse macro et micro.

En ce qui concerne les trois bureaux concernés, l'analyse macro a conduit La Poste à planifier leur fermeture en février 2007 car ils ne sont pas rentables. Cette fermeture est liée à l'ouverture d'un point poste pour chacun d'eux.

En outre, à Verviers, le marché offre à La Poste l'opportunité de remplacer les trois agences concernées par trois points poste où les habitants pourront réaliser les opérations postales les plus courantes.

À Heusy, un point poste est en activité depuis le 9 octobre dernier au supermarché Delhaize, situé avenue de Spa, 66. À Stembert, un point poste est en activité depuis le 16 novembre à l'AD Delhaize, sis avenue Jean Lambert, 10. À Ensival, la Librairie des Clarisses, située rue Entre les Ponts, 19, offrira les services du point poste à partir du 20 décembre prochain.

Madame Dieu, La Poste a effectivement décidé de remplacer le bureau situé rue des Vivrets 17, à Aulnois par un point poste. Un candidat a été sélectionné et la phase de réalisation du contrat est

nous n'avons pas encore trouvé l'indispensable partenaire pour en ouvrir un. Le 22 novembre, les bourgmestres concernés ont reçu une lettre les informant des projets de La Poste sur le territoire de leur commune. Les pouvoirs locaux sont informés des décisions de La Poste au moins trois mois à l'avance. Nous examinons toute proposition émanant des communes elles-mêmes et visant à ouvrir des Points Poste dans les services communaux ou au sein de l'office du tourisme.

Om op de vragen van de heren Wathelet en Frédéric te antwoorden, in verband met de sluiting van de postkantoren van Ensival, Stembert en Heusy, kan ik zeggen dat de beslissing niet uitsluitend genomen wordt op basis van de cijfers met betrekking tot het aantal klanten en de omzet. Wel wordt er uitgegaan van een micro- en macroanalyse, waarbij de sluiting gepland wordt voor februari 2007, omdat deze kantoren niet rendabel zijn.

In Verviers worden de drie postkantoren vervangen door drie PostPunten, in Heusy sinds 9 oktober 2006, in Stembert sinds 16 november 2006 en in Ensival op 20 december 2006.

Mevrouw Dieu, het kantoor van Aulnois in de gemeente Quévy gaat pas effectief dicht na de opening van het vervangende PostPunt.

actuellement en cours. Il s'agit de "La Couque au Beurre". Comme cela a été souligné à plusieurs reprises, la fermeture du bureau d'Aulnois deviendra effective après l'ouverture du point poste.

06.08 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'avoir clarifié votre politique, même si elle est assez compréhensible sur le papier.

Je comprends bien les critères macroéconomiques, notamment concernant la densité de population.

Ce qui m'effraie, c'est que dans les choix, il ne soit fait mention nulle part de la notion de service à la population. Je ne dis pas que cela doit être le seul critère mais qu'il ne soit même pas pris en considération dans l'analyse microéconomique, cela m'interpelle. Vous avez cité les commerces avoisinants, le marché, les "retail networks", la situation et l'état des bureaux au niveau locatif, l'aspect économique et la possibilité de les changer en points poste. On ne mentionne nulle part le service à la population. Or, il me semble normal que La Poste prenne cet élément en considération même si je ne demande pas qu'elle ne soit guidée que par cela.

Ensuite, vous avez rappelé que les trois bureaux qui fermeront seront remplacés par trois points poste; je vous remercie pour le caractère particulièrement détaillé de votre réponse à ce sujet. Par contre, vous avez confirmé qu'un point poste avait été prévu à Petit-Rechain alors qu'il n'y en a toujours pas actuellement. Pourquoi les habitants de Petit-Rechain doivent-ils être préjudiciés? Peut-être doivent-ils déménager?

Monsieur ministre, ce qui est interpellant, c'est que vous venez de nous dire que les trois bureaux de poste ne sont pas fermés. Je consulte le site internet de La Poste, je clique sur "Produits et services de La Poste", j'indique mon code postal – celui de Verviers – et je constate qu'il n'y a plus que quatre bureaux de poste! Les trois bureaux de poste qui existent toujours et qui resteront ouverts jusqu'en février 2007, ne sont déjà plus repris sur le site internet. J'avoue que je ne suis pas spécialement doué en matière d'internet mais sur la page des bureaux de poste, je ne vois rien concernant les points poste. La mention n'y figure même pas! Cela me pose vraiment un problème! De plus, vous connaissez les adresses puisque vous nous les avez données. On pourrait au moins les renseigner sur le site. On pourrait dire à la population que quatre bureaux vont fermer mais qu'ils seront remplacés par trois points poste.

Tout ceci me fait peur. Le fait que le mot "service" ne soit même plus repris dans les critères pris en considération pour l'analyse microéconomique, le fait que le mot "point poste" ne soit même pas mentionné et le fait que les trois bureaux de poste soient déjà supprimés sur le site m'interpellent en termes de souci de service à la population.

06.09 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb met aandacht geluisterd naar uw antwoord en vastgesteld dat in de elementen van de microanalyse niet meteen plaats was voor verkooppunten die tijdelijk of omwille van hun specifieke situatie in aanmerking kwamen om toch te blijven bestaan als satellietkantoor.

06.08 Melchior Wathelet (cdH): Het verbaast me dat men bij de microanalyse geen rekening houdt met het begrip dienstverlening aan de bevolking.

Wat Petit-Rechain betreft, vermeldt de website van De Post niet welke kantoren in Verviers nog niet gesloten werden en maakt evenmin melding van de PostPunten die ze moeten vervangen. Waarom worden die adressen niet vermeld?

06.09 Bart Tommelein (VLD): Les points de vente situés dans les petits centres touristiques, où la fréquentation n'augmente qu'à certaines périodes de l'année, ne pourront apparemment pas

Ik heb nog een tweede opmerking. Ik volg de redenering in verband met grootwarenhuizen waar veel volk komt. Het is echter een vaststaand feit dat in die grootwarenhuizen een bepaald type mensen komt en een ander bepaald type mensen helemaal niet. Ouderen of minder mobiele mensen komen niet naar die grootwarenhuizen omdat heel veel van die grootwarenhuizen gelegen zijn aan de rand van de stad of langs grote wegen en niet in de kleine centra. Vandaar mijn pleidooi om toch nog aandacht te schenken aan de superettes die wel deel uitmaken van een grote keten maar in de meeste gevallen aanwezig zijn in de kleinere centra of beter bereikbaar zijn dan de grootwarenhuizen.

Ik heb ook met veel enthousiasme gehoord dat de postbode in specifieke gevallen nog zelf zou kunnen interveniëren.

Wat betreft de toeristische centra, ik heb niet de indruk dat er voor de gevallen dat ik aanhaalde – Westende, Middelkerke - veel contact is geweest met de burgemeester. Die zou anders immers niet zo hevig hebben gereageerd. Ik heb met aandacht geluisterd naar het voorstel om in toeristische centra de VVV-kantoren in te schakelen. Ik denk dat dit een heel goed idee is, maar ik vind dat dit beter vooraf was aangekondigd dan vandaag in deze Kamercommissie. Dit is in heel veel gevallen een goede oplossing voor hetgeen hier vandaag wordt aangeklaagd.

Een aantal elementen uit uw antwoord schenken mij dus in ruime mate voldoening.

06.10 Annelies Storms (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij dat ik een beter zicht heb gekregen op de manier waarop De Post te werk gaat bij de hervormingen.

Ik was vooral blij te horen dat een kantoor pas zal sluiten wanneer er een postpunt is gevonden. Dat stelt mij al wat gerust voor die moeilijkere wijken in Gent.

Ik heb op de Nederlandstalige bladzijden van de website wel een lijst gevonden met postpunten en kantoren die zullen sluiten. Ik heb ze hier voor mij liggen. Er is wel iets te vinden op het internet over de postpunten die worden geselecteerd. Ik heb nu voor Gent wel meer informatie gekregen dan hierop stond en dat stemt mij dus tevreden.

Voor de Muide en het Van Beverenplein worden naar uw zeggen nog partners gezocht. Dat zijn nu juist twee wijken in Gent die bekend staan als wijken waar heel wat mensen wonen die tot de kansengroepen behoren. Het zou goed zijn dat voor die wijken een postpunt wordt gevonden.

De wijken rond het Van Beverenplein en de Muide ken ik redelijk goed. Op het Van Beverenplein is er een winkel aanwezig die daarvoor dienstig zou kunnen zijn, namelijk de Lidl, een keten die ik tot nu toe nog niet heb gelezen bij de postpunten. Dat is nu net een keten waar mensen winkelen die niet bij Delhaize winkelen. Iedereen weet welk doelpubliek door voornoemde keten wordt aangesproken. Dergelijke ketens kunnen een belangrijke bijdrage leveren om als postpunt te fungeren.

poursuivre leurs activités en tant que bureaux satellites.

Si de nombreuses personnes se rendent dans des supermarchés, ce type de magasin n'est toutefois pas accessible à tout le monde. C'est pourquoi j'estime qu'il conviendrait également d'ouvrir des Points Poste dans des supérettes.

Je me félicite de la possibilité d'encore faire appel au facteur pour certaines opérations.

Je ne pense pas qu'il y ait eu beaucoup de contacts avec le bourgmestre de Westende car, dans cette hypothèse, ce dernier n'aurait pas réagi aussi vivement. Recourir aux offices du tourisme est assurément une bonne idée mais cette solution aurait dû être annoncée beaucoup plus rapidement.

06.10 Annelies Storms (sp.a-spirit): Me voilà désormais mieux informée de la manière dont s'annoncent les réformes à La Poste. Je salue le principe qui veut qu'un bureau ne pourra être fermé que lorsqu'un Point Poste aura été trouvé pour le remplacer.

J'ai trouvé sur la page néerlandophone du site internet de La Poste une liste de bureaux qui fermeront leurs portes ainsi que des Points Postes qui seront ouverts, mais toutes les informations voulues sur le sujet n'y figurent pas.

Des partenaires sont encore recherchés à Gand pour les environs de Muide et de la Van Beverenplein, des quartiers qui hébergent de nombreux groupes défavorisés. Peut-être conviendrait-il d'ouvrir un Point Poste dans le magasin Lidl puisque ce commerce attire un autre public qu'un Delhaize, par exemple.

De **voorzitter**: Mevrouw Storms, ik dank u, ook voor de solidariteit met mijn wijk.

06.11 André Frédéric (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je répliquerai extrêmement brièvement car plusieurs choses ont déjà été dites.

Vous nous donnez une réponse à la fois globale et très précise sur les points poste en ce compris les adresses des magasins et je vous en remercie.

Vous avez indiqué qu'il y avait systématiquement ouverture préalable d'un point poste avant fermeture d'un bureau. Cela constitue la vision idéale mais la pratique sur le terrain est toute différente. On a fait allusion à Petit-Rechain pour prendre un exemple. Je peux également parler de Gemmenich ou d'autres endroits où ces points poste n'existent toujours pas.

06.12 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: (...)

06.13 André Frédéric (PS): Bien Gemmenich, depuis l'année dernière et Petit-Rechain également. Le bureau de Petit-Rechain est fermé depuis des mois et il n'y a pas de point poste. Que vous ayez une réponse globale idéale, c'est fort bien mais il est de notre devoir à nous, élus locaux, gens de terrain, de vous faire savoir que la réalité est différente.

Par ailleurs, je considère qu'il y a un sérieux problème de communication de la part de La Poste car, d'une part, on traumatise à grands renforts de médias certaines catégories de la population en annonçant des fermetures et, d'autre part, des députés doivent poser des questions au secrétaire d'État pour obtenir – on a parlé d'Ensival, on pourrait multiplier cet exemple par dix, voire par cent – une information précise. Cette information devrait circuler parmi la population. À tout le moins, la responsabilité de La Poste serait de donner l'information de fermeture si telle est la décision et les données concrètes sur l'ouverture des points poste. Cela éviterait de devoir vous poursuivre avec des questions précises. Mais il s'agit de notre réalité quotidienne et il est normal que nous fassions ce travail.

Selon moi, un problème de communication se pose également envers les autorités communales. J'ai par exemple consulté le bourgmestre de Verviers. Il n'a jamais eu le moindre contact avec La Poste.

Il est surprenant que le premier représentant d'une localité de 60.000 habitants apprenne "dans la gazette" des informations aussi importantes qui concernent ses concitoyens. Pour conclure, plus généralement, comme Mme Dieu l'a dit, j'ai peur de voir le scénario évoluer vers une privatisation totale du service qui ne sera plus un service public, un service au public comme l'a dit M. Wathelet, et qu'on oublie pour des raisons uniquement économiques et de rentabilité de rendre ce service au public.

06.14 Camille Dieu (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je sais que La Poste doit atteindre un équilibre financier. Néanmoins, premièrement, il y a une différence entre l'équilibre et la rentabilité financière. Deuxièmement, en tant que socialiste, je ne me réjouirai jamais de la privatisation, même partielle, du service public. En effet, le service rendu à la population ne sera jamais le même: le service

06.11 André Frédéric (PS): Uw antwoord is tegelijkertijd algemeen en specifiek. Maar u mag niet beweren dat de sluiting van een postkantoor steeds door de opening van een PostPunt wordt voorafgegaan. De voorbeelden van Petit-Rechain en Gemmenich bewijzen het tegendeel.

06.13 André Frédéric (PS): Bovendien stel ik een ernstig communicatieprobleem bij De Post vast, zowel ten aanzien van de lokale overheden als van de bevolking. De sluitingen worden wel aangekondigd maar over de opening van de PostPunten is geen informatie beschikbaar. Volksvertegenwoordigers moeten eerst vragen stellen alvorens die informatie wordt vrijgegeven.

Ik ben bang dat we naar een volledige privatisering van de dienstverlening gaan, zodat van een openbare dienst niet langer sprake is.

06.14 Camille Dieu (PS): Er bestaat een verschil tussen evenwicht en financiële rentabiliteit. Als socialiste betreur ik de privatisering.

public est aussi un moyen de redistribuer les richesses.

Troisièmement, à la suite de cette réunion au Pass à Frameries que j'ai évoquée tout à l'heure, on avait tenu compte du réseau étoilé des distances. Vous ne m'avez pas répondu à cet égard. Je vous ai parlé de ces distances et vous avez évoqué vous-même le réseau étoilé. On n'en a absolument pas tenu compte; ce qui a prévalu, c'est la densité de population et le potentiel du marché. Mais comment voulez-vous qu'une zone rurale présente une rentabilité maximale? Comment voulez-vous considérer la densité de population en zone rurale comme si vous étiez en plein centre de Mons? C'est impossible.

J'estime que le service à la population est moindre, d'autant que les points poste ne peuvent accomplir toutes les opérations financières. On avait déjà restructuré les activités dans ma commune, par horaires. Le bureau de Givry qui était ouvert toute la journée et le bureau d'Aulnoy qui l'était également se sont partagé la semaine en deux tout en ouvrant plus tard un soir. Que va-t-il se passer à présent? On ferme l'un des deux. Va-t-on réorganiser les horaires du deuxième pour rétablir l'offre? Si on agit de la sorte, quel est l'intérêt financier de se priver de postiers d'un côté pour les remettre ailleurs?

J'ai également entendu que ces opérations allaient prendre un certain temps, que ce soit la mise en œuvre des points poste ou la formation du personnel, et que cela allait coûter une certaine somme. Je trouve désespérante la manière de réagir par rapport à la population. J'ai parfois l'impression qu'il y a deux sortes de citoyens dans ce pays et plus on avance, plus cela s'aggrave. En outre, je suis inquiète pour le personnel. Comment allez-vous le recaser? Comment comptez-vous éponger les pertes?

Le **président**: Avant de clore l'incident, je vais redonner la parole à M. Wathelet qui a un correctif à apporter.

06.15 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, j'ai retrouvé, sur le site internet, la liste des points poste. Il faut partir de la première page car si on part de la liste des bureaux de poste, on n'y arrive pas. On devrait peut-être améliorer le site pour pouvoir obtenir directement la liste des points poste.

Monsieur le ministre, il y a également des choses aberrantes. Par exemple, pour Stembert, vous nous avez donné le nom du bureau de poste et quand on clique sur Stembert, il est indiqué qu'actuellement on n'y cherche pas de partenaire. Il y a donc certaines coquilles.

Étant donné que nous sommes en pleine transformation, j'incite vraiment La Poste à être la plus claire possible dans toutes ses publications, et spécialement sur le site internet. Quand on est en pleine mutation, il faut que la population sache vraiment où elle doit aller.

06.16 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Mijnheer de voorzitter, het is in elk geval niet aan mij om commentaar te geven over de website van De Post en het al of niet correct en zo snel mogelijk vervullen van de communicatie ter zake.

U heeft niet geantwoord op mijn vraag over het stervormig netwerk. Aan de basis van de beslissing lagen de bevolkingsdichtheid en het marktpotentieel, wat tot problemen leidt voor de plattelandzones. Een en ander gaat dus ten koste van de dienstverlening aan de bevolking, temeer omdat de PostPunten niet alle diensten aanbieden.

In mijn gemeente verdwijnt een van de twee kantoren, terwijl de activiteiten eerder al werden geherstructureerd door te sleutelen aan de openingstijden. Zullen de oorspronkelijke openingstijden opnieuw worden ingevoerd? Zo ja, wat is de besparing wanneer men op een bepaalde plaats postpersoneel weghaalt om het elders in te zetten?

De manier waarop met de bevolking wordt omgesprongen, is ontmoedigend en ik maak me ook zorgen om het personeel. Welke maatregelen zal u in dat verband nemen?

06.15 Melchior Wathelet (cdH): De lijst van de PostPunten bevindt zich op de website van De Post maar is moeilijk te vinden en bevat tikfouten. In deze overgangperiode roep ik De Post op tot meer duidelijkheid ten opzichte van de bevolking.

06.16 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Il ne m'appartient pas de commenter la façon dont La Poste communique par le biais de son site internet. En ce qui concerne

Ten eerste, ik zou toch aan mevrouw Dieu willen zeggen dat de twee verschillende aspecten hier niet op een hoopje mogen worden gegooid. Enerzijds is er de strijd, die onze strijd is, om de liberaliseringsdrang die vanuit Europa komt te bekijken en na te gaan wat de Belgische overheid en de Belgische politieke wereld hier best doet om de negatieve effecten die op korte termijn sowieso zullen bestaan voor de consumenten en het personeel te bevechten. Anderzijds is het wel zo dat De Post zich wel moet voorbereiden om de liberalisering verder uit te voeren zoals ze geagendeerd staat. Als men dat niet zou doen, als men zou uitgaan van de veronderstelling dat er in 2009 geen liberalisering plaatsvindt, bestaat de mogelijkheid dat het hele bedrijf voor zware concurrentiële moeilijkheden zou komen te staan. Dat zou ik totaal onverantwoordelijk vinden.

De beleidsvoerders moeten in elk geval enerzijds kijken wat de toekomst ons brengt en nagaan wat er nog moet gebeuren voor de beslissingen nog moeten worden gerealiseerd. Anderzijds moeten wij vertrekken vanuit die situatie en ervoor zorgen dat De Post wel degelijk de nodige maatregelen neemt om klaar te zijn tegen de verhoogde concurrentie in 2009. Als zij dat niet zou doen, haalt zij zich anders bijzonder veel moeilijkheden op de hals. Dan spreken wij immers niet meer over een paar duizend jobs, maar over tienduizenden jobs. Het is belangrijk dat wij deze twee zaken uit elkaar houden.

Ten tweede, de communicatie. Ik heb er bij De Post sterk op aangedrongen om de communicatie over de lijst van 277 kantoren op te voeren en ervoor te zorgen dat de kantoren niet zouden worden gesloten zonder dat er een Postpunt in de buurt wordt geopend. Ik denk dat De Post ondertussen al heel wat maatregelen heeft genomen om de communicatie ter zake te verbeteren.

Ten derde, er wordt wel degelijk rekening gehouden met de superettes. Het gaat niet alleen over grote warenhuizen op grote kruispunten. De Post zoekt ook naar superettes.

Ten slotte, de heer Wathelet zei dat service aan het cliënteel, aan de populatie, aan de bevolking, een criterium zou moeten zijn in de microanalyse. Ik denk dat De Post dat de facto wel doet. Maar juist door het feit dat ik erop aandring dat er eerst postpunten geopend worden vooraleer het postkantoor gesloten wordt, denk ik dat De Post wel degelijk rekening houdt met de service aan het cliënteel. Het gaat om een netto verhoging van openingsuren van om en bij de 20% en op plaatsen waar de mensen couranter aanwezig zijn, namelijk in een winkel of aan het station want daar zijn de mensen couranter, natuurlijker, aanwezig dan in het postkantoor zelf.

Dat kan ik als globaal antwoord geven.

De **voorzitter**: Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben met deze commissie, onder uw voorganger nog, een superette bezocht.

06.17 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, peut-être pourriez-vous signer la pétition "SOS Poste" qui émane des socialistes européens et francophones visant à repousser la libéralisation?

les observations formulées par Mme Dieu, il convient d'éviter les amalgames. Nous nous efforçons de contrer les effets négatifs d'une libéralisation européenne poussée mais, par ailleurs, La Poste doit se préparer à cette libéralisation. Un manque de prévoyance pourrait mettre l'entreprise en sérieuse difficulté. Nous devons prendre aujourd'hui les mesures nécessaires pour que La Poste puisse affronter la concurrence en 2009.

J'ai insisté pour qu'on ne ferme pas les bureaux de poste avant qu'un Point Poste ne soit trouvé. La Poste assure depuis une meilleure communication à ce sujet. Dans le cadre de la recherche de Points Poste, il est bel et bien tenu compte des petites supérettes et non uniquement des grandes surfaces. Le service à la population est essentiel. C'est pourquoi l'ouverture d'un Point Poste doit précéder la fermeture d'un bureau de poste. Avec les Points Poste, les heures d'ouverture s'étendront de 20 % et les services postaux seront disponibles à des endroits de passage.

06.17 Camille Dieu (PS): Misschien kan u de petitie 'SOS Post', een initiatief van de Franstalige leden van de Europese Socialistische Partij, mee ondertekenen?

06.18 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je n'ai pas l'intention de signer quoi que ce soit.
Je suis en train de travailler sur ce dossier.

06.18 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Al onderteken ik geen petitie, ik besteed de nodige aandacht aan het dossier.

06.19 Camille Dieu (PS): Je suis convaincue qu'on peut repousser cette libéralisation.

06.19 Camille Dieu (PS): Die liberalisering kan worden tegengehouden.

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

07 Question de M. Joseph Arens au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le projet 'EuroCap-Rail'" (n° 13255)

07 Vraag van de heer Joseph Arens aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "het EuroCap-Railproject" (nr. 13255)

07.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous étions nombreux vendredi dernier à la gare de Virton pour inaugurer la réouverture de la ligne 165 aux voyageurs. L'enthousiasme des riverains était d'ailleurs tel que cette ligne ne peut que connaître un réel succès. Mais pour que ce succès soit total, un maillage efficace de notre pays n'existera réellement que quand nous aurons obtenu une réelle modernisation de la ligne 162.

07.01 Joseph Arens (cdH): Twee weken geleden had u het in verband met lijn 162 over wat men in onze gemeentebegroting een "buitengewoon onderhoud" noemt. Een echte modernisering van die lijn kan enkel in het Eurocap-Rail-project kaderen. Hoe evolueert dat dossier?

Voilà quinze jours, je vous interrogeais sur cette ligne. Votre réponse concernait ce que j'appelle ou ce que nous appelons dans le budget de nos communes un "entretien extraordinaire" de cette ligne. Je souhaitais en savoir plus, étant donné qu'une réelle modernisation de cette ligne ne peut passer que par le projet EuroCap-Rail, qui est lancé.

Hoe zit het met de besprekingen met de minister van het groothertogdom, die Eurocap-Rail en het "buitengewoon onderhoud" met elkaar lijkt te verwarren?

Monsieur le ministre, ce dossier évolue-t-il? Qu'en est-il des discussions avec le gouvernement grand-ducal? Votre homologue luxembourgeois, M. Lux, en parlait encore vendredi à l'inauguration de la réouverture de la ligne 165 en confondant l'entretien extraordinaire et le projet EuroCap-Rail.

Wanneer zal een en ander voor lijn 162, die Straatsburg, Luxemburg en Brussel met elkaar verbindt, concreet uitvoering krijgen?

Finalement, à partir de quand pouvons-nous nous attendre à une concrétisation de ce grand projet d'avenir pour la ligne 162? Je rappelle quand même que cette ligne relie Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles, trois grandes capitales européennes.

Voilà, monsieur le ministre, mes différentes questions.

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Arens, la liaison Bruxelles-Luxembourg a été reconnue comme projet prioritaire du réseau transeuropéen à grande vitesse par la Commission et le Parlement européens. Le projet EuroCap-Rail a fait l'objet d'une étude de marché très approfondie, suivie par un groupe de travail constitué de représentants des deux réseaux ferroviaires, des ministères en charge de la Mobilité des deux pays et de la Région wallonne.

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: De Europese Commissie en het Europees Parlement hebben de verbinding Brussel-Luxembourg als een prioritair project in het kader van het trans-Europees hogesnelheidsnet aangemerkt. Uit de markstudie gewijd aan Eurocap-Rail is gebleken dat de aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Ciney en Libramont niet

Cette étude a notamment démontré que la construction d'une ligne à grande vitesse entre Ciney et Libramont n'attirerait que peu de voyageurs supplémentaires et causerait d'importants problèmes de

financement, même dans l'hypothèse de l'octroi d'un soutien financier européen substantiel et d'un cofinancement luxembourgeois.

C'est pourquoi il a été opté pour un programme de modernisation global de la ligne entre la bifurcation Louvain-la-Neuve et le point frontière de Sterpenich afin de permettre le passage de la vitesse commerciale de 120 à 160 km/h, là où c'est possible.

Ce projet, qui implique de nombreux travaux de modernisation d'infrastructures et des extensions de capacité permettra un gain de temps de parcours pouvant atteindre 15 minutes, ce qui mettra Bruxelles à deux heures de Luxembourg, selon le type de train et de desserte.

Les travaux s'étendront de 2006 à 2013 et représentent un investissement de 458,7 millions d'euros, dont 289,2 millions par préfinancement. Les travaux sont considérés comme prioritaires par la Région wallonne; c'est pourquoi elle a décidé, en concertation avec l'État fédéral et les deux autres Régions d'en préfinancer une partie du coût afin d'en accélérer la réalisation. Le contrat de préfinancement a été signé le 5 décembre dernier par l'État fédéral, la Région wallonne, la SNCB Holding et Infrabel. Les fonds pourront dès lors être rapidement mis à disposition.

Une réunion aura lieu au début de l'année prochaine entre Infrabel et les CFL afin de coordonner au mieux les actions des deux gestionnaires d'infrastructures.

voor veel bijkomende reizigers zou zorgen en de financiering ervan niet van een leien dakje zou lopen.

Men heeft er dus voor gekozen om de lijn tussen de splitsing in Louvain-la-Neuve en het grenspunt Sterpenich geheel te moderniseren opdat de commerciële snelheid waar mogelijk van 120 op 160 km/u kan worden opgetrokken.

Dankzij dit project kan een tijdswinst tot 15 minuten gerealiseerd worden, waardoor het traject Brussel-Luxemburg in twee uur kan worden afgelegd.

De werken zullen tussen 2006 en 2013 worden uitgevoerd en vergen een investering van 458,7 miljoen euro, waarvan 289,2 miljoen via prefinanciering. Het Waals Gewest heeft beslist een deel daarvan te prefinancieren. De overeenkomst voor de prefinanciering werd op 5 december ondertekend. Men zal dus snel over de nodige middelen kunnen beschikken.

Infrabel en de Luxemburgse spoorwegmaatschappij CFL zullen begin volgend jaar een coördinatievergadering beleggen.

07.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour cette réponse. Je crois que cela devient de plus en plus clair: si j'ai bien compris, le projet EuroCap-Rail, c'est-à-dire la ligne à grande vitesse, est abandonné sur la ligne 162? En effet, dans votre réponse, vous en revenez à ce que j'appelle "l'entretien extraordinaire".

Le temps de parcours entre Luxembourg et Bruxelles, après toutes ces modernisations, restera de deux heures, ce qui me semble énorme et ne rend pas cette ligne réellement moderne dans ce vaste réseau européen.

Je trouve cela triste pour une ligne de cette importance.

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

07.03 Joseph Arens (cdH): Het project Eurocap-Rail voor lijn 162 gaat dus niet door. De ritduur tussen Luxemburg en Brussel zal ook na al die moderniseringswerken 2 uur bedragen, wat toch wel erg lang is.

08 Question de M. André Frédéric au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "les nouveaux horaires de la SNCB" (n° 13301)

08 Vraag van de heer André Frédéric aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS" (nr. 13301)

08.01 André Frédéric (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, à partir du 11 décembre les IC A basiques de la ligne Eupen-Ostende passant par Verviers gagneront deux minutes entre Verviers et Bruxelles-Nord, ce qui donnera un temps de trajet de 80 minutes.

Les navetteurs liégeois pourront rejoindre Bruxelles en train en seulement 51 minutes grâce aux nouveaux trains rapides.

C'est évidemment un temps de parcours idéal qui pourrait être appréhendé par les navetteurs de la Vesdre s'ils pouvaient bénéficier d'une relation cadencée assurant une correspondance dans les délais.

Sur le papier, le projet est intéressant mais il impose des contraintes que les navetteurs verviétois ne peuvent accepter.

D'abord, il y a rupture de charge à Liège-Guillemins, un changement de train qui, dans une gare en chantier, n'est jamais simple.

De plus, les automotrices assurant la correspondance entre Verviers et Liège sont des omnibus avec des arrêts multiples.

Quant au gain de temps, il serait négatif puisque, selon les cadences, les liaisons Verviers-Bruxelles se feront en 90 minutes dans le meilleur des cas et en 108 minutes la plupart du temps, contre 80 minutes pour un IC classique.

Plus grave serait la stratégie mise en place par les "horairistes" de la société fédérale des chemins de fer belges. En lançant Maastricht-Bruxelles, ils envisageraient très sérieusement de le prolonger sur Ostende en décembre 2007.

Du coup, et la menace semble réelle, on pourrait dire adieu aux historiques IC A Eupen-Ostende, l'arrondissement ferroviaire verviétois devant se contenter de navettes très lentes aboutissant à Liège-Guillemins, dont la nouvelle gare de Calatrava serait le hub assurant les correspondances.

Dans le dépôt des conducteurs et des accompagnateurs de trains de Welkenraedt, certains redoutent une restructuration de services. Ils savent qu'avec l'ouverture de la nouvelle ligne d'Aix, la SNCB envisage de relifter complètement ses lignes intérieures.

Afin de faire profiter les habitants de l'arrondissement de Verviers de ce nouveau service de trains rapides, la SNCB ne pourrait-elle revoir l'agencement des horaires entre Verviers et Liège?

Pouvez-vous m'informer des projets de la SNCB concernant la ligne Maastricht-Bruxelles-Ostende et de ses conséquences sur le trafic ferroviaire à partir de Verviers?

Des restructurations sont-elles envisagées au dépôt de Welkenraedt?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Frédéric, le nouveau service des trains, qui est d'application depuis aujourd'hui entre Verviers et Bruxelles, offrira des

08.01 André Frédéric (PS): De verplichte overstap in Luik-Guillemins en de aansluiting op een stoptrein veroorzaken hinder voor de reizigers. Kan de NMBS die problemen niet verhelpen door haar dienstregeling tussen Verviers en Luik te herzien? Daardoor zouden de inwoners van de regio Verviers ook met de nieuwe sneltreinen op de verbinding Verviers-Brussel-Noord en Luik-Brussel kunnen reizen.

De nieuwe rechtstreekse verbinding Maastricht-Brussel, die mogelijk tot Oostende wordt verlengd, brengt de traditionele verbinding Eupen-Oostende in het gedrang. Het arrondissement Verviers moet genoeg nemen met pendeltreinen die tot Luik-Guillemins rijden, waar de aansluiting in het nieuwe station wordt verzekerd. Hoever zijn die projecten gevorderd?

De bestuurders en begeleiders van treinen uit Welkenraedt vrezen dat de nieuwe lijn naar Aken nog maar de voorbode is van een grootscheepse reorganisatie van de binnenlandse spoorverbindingen door de NMBS. Wat is daar van aan?

08.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Het bestaande aanbod zal door de nieuwe treindienst

améliorations substantielles à la clientèle de la région de Verviers-Welkenraedt. En effet, le service actuel sera maintenu quasiment tel quel mais avec un gain de temps de parcours de 2 minutes entre Verviers et Bruxelles-Nord pour la relation IC A Eupen-Ostende.

Il n'existe actuellement pas de projet visant à modifier fondamentalement la relation IC A Eupen-Ostende, relation équipée de matériel moderne et circulant sur la ligne à grande vitesse.

La grande nouveauté en décembre 2006 résidera dans la mise en service de la relation IC O Maastricht-Liège-Bruxelles qui profitera à une grande partie de la province de Liège. Les voyageurs des gares de Welkenraedt, Verviers, Pepinster et Angleur bénéficieront d'une correspondance optimale toutes les 2 heures à Liège entre les trains de la relation IR q Aix-Liège et les trains de la relation IC O.

Le temps de parcours entre Verviers et Bruxelles-Nord en empruntant l'IR q et l'IC O sera de 84 minutes tandis que pour les trains de la relation IC A circulant toutes les heures vers Bruxelles et Ostende sans rupture de charge, il sera de 80 minutes.

En résumé, il y a actuellement en semaine 21 liaisons quotidiennes sans rupture de charge entre Verviers et Bruxelles. Avec le nouveau service qui prend cours aujourd'hui, il y aura, outre ces 21 liaisons, 6 nouvelles possibilités en combinant les IR q et les IC O.

Par ailleurs, il n'existe pas actuellement de projet visant à prolonger l'IC O Maastricht-Liège-Bruxelles vers Ostende en lieu et place de l'actuel IC A Eupen-Ostende.

Enfin, aucune restructuration n'est envisagée à ce jour au dépôt de Welkenraedt.

tussen Verviers en Brussel die vandaag is ingegaan, nauwelijks wijzigingen ondergaan, maar op de IC A-verbinding Eupen-Oostende is er een tijdswinst van twee minuten voor het traject Verviers-Brussel-Noord.

Er zijn momenteel geen plannen om de IC A-verbinding Eupen-Oostende grondig te wijzigen.

Dankzij de IC O-verbinding Maastricht-Luik-Brussel zullen de reizigers die in de stations Welkenraedt, Verviers, Pepinster en Angleur opstappen, vanaf december 2006 in Luik om de twee uur over een ideale aansluiting met de treinen van de IR q-verbinding Aken-Luik en van de IC O-verbinding beschikken.

Als men gebruik maakt van de IR q- en de IC O-verbinding, duurt de rit tussen Verviers en Brussel-Noord 84 minuten, terwijl de treinen van de IC A-verbinding die om het uur rechtstreeks naar Brussel en Oostende rijden, er 80 minuten over zullen doen.

Naast de 21 dagelijkse treinen die Verviers rechtstreeks met Brussel verbinden, worden er zes nieuwe mogelijkheden geboden via een overstap tussen de IR q- en de IC O-verbinding.

Momenteel is men niet zinnens om de IC O-verbinding Maastricht-Luik-Brussel naar Oostende door te trekken ter vervanging van de bestaande IC A-verbinding Eupen-Oostende.

Er bestaan geen plannen om de remise van Welkenraedt te herstructureren.

08.03 **André Frédéric** (PS): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse et je lui demande d'être très attentif à l'évolution sur le terrain.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 **Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la**

ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le démantèlement des lignes ferroviaires à l'est du pays" (n° 13284)

09 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de ontmanteling van de spoorlijnen in het oosten van het land" (nr. 13284)

09.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, il est beaucoup question de l'arrondissement de Verviers en commission de l'Infrastructure aujourd'hui. C'est bon signe!

Il me revient que le démontage de la ligne 45A Weywertz-Losheimergraben, en bon état et pouvant donner accès à plusieurs zonings industriels – à une importante scierie notamment – est en cours. Aucune étude de marché n'a été apparemment réalisée pour en arriver à cette situation irréparable. Pourtant, on démonte cette ligne!

Il me revient également un autre démontage de lignes: la ligne 48 entre Sourbrodt et Waimes et la ligne 45 entre Waimes et Trois-Ponts. Ce démantèlement aurait également été demandé par Infrabel à votre département alors que cette dernière ligne est également en bon état, qu'elle traverse des zones industrielles et qu'elle est toujours particulièrement fréquentée par de nombreux convois.

La ligne 48, dont j'ai parlé tout à l'heure, est, en plus, une ligne constituant une enclave du territoire belge à travers le territoire allemand. En effet, son démontage éventuel risquerait de provoquer sa restitution à la République fédérale allemande car le Traité de Versailles ne l'a maintenue comme enclave belge dans le territoire allemand que pour assurer son exploitation. L'arrêt de cette exploitation mettrait fin à cette justification particulière et cette ligne devrait être rendue à la République fédérale allemande.

Monsieur le ministre, l'est de l'État se vide de toutes ses lignes ferroviaires. J'ai cité la 45A, la 48 et la 45.

Il me revient également que le démontage d'une voie de la ligne 42 entre Vielsalm et Gouvy est programmé, alors que cette ligne fait partie d'un accord intergouvernemental belgo-luxembourgeois de novembre 2005 concernant l'amélioration des relations entre Liège et Luxembourg. Il est de notoriété publique que le réseau routier est presque saturé et que le transport ferroviaire devra reprendre, d'une façon ou d'une autre, des parts de marché. Certes, ce n'est pas dans cette partie du pays que le réseau routier est saturé mais les marchandises qui y aboutissent doivent bien venir de quelque part. Il serait peut-être utile de pouvoir un jour utiliser toutes ces lignes.

Le cas de la scierie Pauls de Bullange, par exemple, est assez parlant à ce sujet. Le bois y arrivait, jusqu'il y a quelques années, par voie ferrée mais il est acheminé à ce jour par camion, faute d'une politique suffisamment volontariste de la SNCB pour garder ce client à l'époque. La volonté de la direction était alors de se débarrasser de ce client "en bout de ligne" car elle imputait évidemment sur le trafic vers cette firme le coût d'entretien de la ligne.

Monsieur le ministre, il s'agit d'un exemple d'une entreprise qui aurait pu continuer à être alimentée par le rail et qui s'est tournée vers le

09.01 Melchior Wathelet (cdH): Ik begrijp niet dat Infrabel een beleid voert waarbij de lijnen 42, 45, 45A en 48, die industriegebieden doorkruisen of er toegang toe verstrekken, worden opgedoekt, terwijl het wegverkeer op sommige plaatsen verzadigd is. De zagerij Pauls in Bullange, bijvoorbeeld, die aan het eindpunt van een spoorweglijn ligt, is, wegens de afschaffing van de lijn, voor haar bevoorrading op vrachtwagens aangewezen, met de bekende gevolgen.

Brengt de promotie van het vervoer per spoor, die in de beheersovereenkomst van Infrabel is ingeschreven, niet mee dat dergelijke lijnen – die nog probleemloos kunnen worden gebruikt – moeten worden behouden? Van andere lijnen, waar de sporen nog aanwezig zijn maar die totaal onbruikbaar zijn omdat ze overwoekerd zijn, zouden de sporen kunnen worden verwijderd en die lijnen zouden, bijvoorbeeld, aan RAVeL kunnen worden overgedragen.

Kan u me een kopie bezorgen van de markt- of verkeersstudies waarop de buitengebruikstelling van voornoemde lijnen is gestoeld?

In het Verdrag van Versailles wordt het bestaan van die Belgische enclave op Duits grondgebied louter door de exploitatie van lijn 48 gerechtvaardigd. De sluiting van die lijn moet dan ook door de FOD Buitenlandse Zaken worden goedgekeurd. Is Infrabel zich daarvan bewust?

Waarom wordt de recent geëlektrificeerde lijn tussen Gouvy en Vielsalm ondanks het Belgisch-Luxemburgse akkoord

transport routier avec les conséquences que l'on connaît.

Je ne comprends donc pas la politique d'Infrabel qui démonte ces trois lignes alors qu'elles sont en bon état, me dit-on, qu'elles ne nécessitent qu'un entretien minimal et qu'elles traversent des zones industrielles.

La promotion du transport par rail prévue dans le contrat de gestion d'Infrabel n'implique-t-elle pas de préserver de telles lignes, encore facilement exploitables, alors que d'autres lignes, toujours ferrées mais absolument inexploitablees parce qu'envahies par la végétation, pourraient, elles, être déferrées et cédées, au RAVeL par exemple?

Monsieur le ministre, pourriez-vous me fournir une copie des études de marché ou des études de trafic qui ont conclu au démontage des lignes citées? Infrabel a-t-elle conscience de la nécessité de soumettre le démontage de la ligne 48 (la "Vennbahn") à l'accord du SPF Affaires étrangères, en raison du Traité de Versailles de 1919? Pourriez-vous préciser pourquoi, en dépit de l'accord belgo-luxembourgeois, on démonte les voies récemment électrifiées entre Gouvy et Vielsalm? Comment Infrabel compte-t-elle encore promouvoir le transport par rail, surtout dans l'est du pays, quand toutes ces lignes auront été démontées?

Est-il normal qu'Infrabel opte plus volontiers pour la promotion immobilière? En effet, il me revient que la ligne 45 a fait l'objet d'une demande pour permettre la pose d'une conduite de gaz et qu'Infrabel préfère dans ce cas d'espèce la redevance à percevoir de la société gazière plutôt que sa mission première qui est celle de la promotion du trafic ferroviaire. Ne s'agit-il pas d'une politique à courte vue? Je vous remercie et je m'excuse de cette question quelque peu longue.

09.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Wathelet, tout d'abord, sachez que la longueur de votre question ne me pose aucun problème.

Infrabel ne procède au démontage des lignes qu'à partir du moment où les perspectives d'utilisation de celles-ci apparaissent comme quasi nulles à court et moyen termes.

Infrabel participe, dans un esprit positif, à toute initiative visant à promouvoir le transport ferroviaire, que celle-ci soit initiée par les entreprises ferroviaires, les pouvoirs publics ou les intercommunales de développement économique.

Les tronçons des lignes 45, 45A et 48 sont démontés car la circulation touristique de la "Vennbahn" est terminée depuis 2001. B-Cargo a résilié le 29 janvier 2004 le contrat avec la scierie Pauls – desserte via les gares de Trois-Ponts et de Bullange – et n'a pas indiqué de perspective de reprise de trafic. Aucun autre opérateur ne s'est par ailleurs manifesté.

Pour rappel, le trafic de la scierie Pauls était extrêmement déficitaire pour l'opérateur ferroviaire, notamment en raison des conditions locales d'exploitation et de l'irrégularité des arrivages.

Le tronçon de la ligne 48, entre Raeren et Sourbrodt, qui comprend le tracé bordé de part et d'autre par le territoire allemand n'est pas

opgebroken?

Hoe denkt Infrabel het spoorvervoer, vooral in het oosten van het land, nog te kunnen promoten als het al zijn lijnen opbreekt?

Is het normaal dat Infrabel liever een bijdrage heft voor de plaatsing van een leiding op lijn 45, in plaats van zich van zijn kerntaak, de bevordering van het spoorvervoer, te kwijten?

09.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Infrabel ontmantelt enkel lijnen die geen bestemming meer hebben en doet alles om het vervoer per spoor te promoten.

De baanvakken van de lijnen 45, 45A en 48 worden ontmanteld omdat de toeristische "Veenbahn" sinds 2001 niet meer in gebruik is. B-Cargo heeft de uiterst verlieslatende overeenkomst met de zagerij Pauls op 29 januari 2004 opgezegd. Men verwacht niet dat het verkeer op die lijn zal worden hervat.

Het baanvak van lijn 48 tussen Raeren en Sourbrodt, dat onderworpen is aan een gebruiksrecht in het raam van de overeenkomst tussen de NMBS en de Duitstalige Gemeenschap voor de uitbating van een spoorweg met toeristisch karakter, valt niet onder de aanvraag tot

concerné par la demande de démontage. Ce tronçon est assujéti à un droit d'occupation dans le cadre de la convention signée entre la SNCB et la Communauté germanophone pour l'exploitation d'un chemin de fer à caractère touristique.

Le démontage d'une voie accessoire en gare de Vielsalm ne remet pas en question la capacité offerte sur la ligne 42 entre Rivage et Gouvy. Cette voie n'était pas indispensable pour le service de train et nécessitait des frais importants de renouvellement.

En ce qui concerne l'est de la Belgique, force est de constater la disparition progressive des dessertes marchandises.

Cela s'explique entre autres par les volumes transportés insuffisants en regard des normes actuelles et par un réseau routier développé et non saturé.

Dans un tel contexte, l'affectation des moyens financiers à l'entretien des voies inutilisées ne constitue pas un acte de bonne gestion. Après démontage d'une ligne, le propriétaire de l'assiette soit Infrabel, soit la SNCB Holding définit l'utilisation future de l'assiette de la ligne. Dans le cas présent, les pouvoirs locaux sont intéressés par l'assiette de la ligne 45 pour y concilier la création d'un RAVeL et la pose d'une conduite de gaz.

09.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, j'émets un certain nombre de réticences vis-à-vis de la politique d'Infrabel.

Pour commencer, vous me dites que le démontage n'a lieu que lorsqu'il n'y a vraiment plus aucune perspective. Or, je pense qu'un jour ou l'autre, nous devons augmenter, amplifier ce trafic ferroviaire essentiellement de marchandises. Je regrette de vous entendre dire qu'en cas de besoin, il suffit d'augmenter le nombre de camions; ceux-ci peuvent toujours circuler. Il est vrai que ce trafic n'est pas particulièrement dense dans l'est du pays mais lorsque ce trafic deviendra trop dense, à ce moment-là, on se posera des questions et les lignes auront déjà été démontées. Il y a là un problème de vision à long terme. On voit d'ailleurs ce que cela donne aujourd'hui: certains endroits sont congestionnés par le trafic et on regrette que ceux-ci ne soient pas desservis par des lignes ferroviaires. Elles n'existent pas et il est difficile d'en mettre des nouvelles. Or ici, en l'occurrence, elles existent!

De plus, j'entends dire qu'elles se trouvent toujours dans un état correct et que le coût d'entretien en vue d'une éventuelle réutilisation n'est pas énorme. Je trouve dès lors dommage de se priver d'un tel atout qui serait un bon outil de promotion pour dynamiser le trafic ferroviaire de marchandises. Certaines lignes ne sont plus utilisées depuis 2004. Nous sommes en 2006; cela ne fait que deux ans. Pourquoi ne pas les réutiliser? Pourquoi Infrabel ne ferait-elle pas une campagne de réutilisation de ces infrastructures dans l'est du pays pour dynamiser le trafic ferroviaire? Dans le cas contraire, nous resterons dépendants de la route et du transport par camion.

ontmanteling.

De ontmanteling van een bijkomende lijn in slechte staat in het station van Vielsalm stelt de capaciteit van lijn 42 tussen Rivage en Gouvy niet ter discussie.

Het goederenvervoer per spoor in het oosten van het land wordt geleidelijk ingekrompen omdat de volumes onvoldoende zijn en er een goed ontwikkeld wegennet aanwezig is, dat niet verzadigd is.

In die context getuigt het onderhoud van niet-gebruikte lijnen niet van deugdelijk bestuur. Na het demonteren van een spoorlijn beslist de eigenaar van de bedding (Infrabel of de NMBS-Holding) over het toekomstige gebruik ervan. In dit geval hebben de lokale overheden belangstelling voor de bedding van lijn 45 met het oog op een RAVeL-traject en een gaspijpleiding.

09.03 Melchior Wathelet (cdH): Ik sta terughoudend tegenover dat beleid van Infrabel.

Het wegverkeer mag momenteel dan niet zo druk zijn in dat gedeelte van het land, maar dat blijft niet zo! Op sommige plaatsen zijn er nu verkeersopstoppingen en betreurt men dat er geen spoorverbinding is. In dit geval zijn er wél spoorlijnen, maar wil men ze weg!

Bovendien zijn die spoorlijnen nog in goede staat, en zijn de onderhoudskosten niet enorm groot. Het zou jammer zijn dat we ons die mogelijkheid zouden onzeggen. Sommige lijnen zijn al sinds 2004 buiten dienst; waarom zouden we die infrastructuur niet opnieuw gebruiken om het spoorvervoer in het oosten van het land een boost te geven?

L'attitude d'Infrabel est d'autant plus importante que l'utilisation de certains terrains est très intéressante et peut rapporter énormément d'argent, par exemple lorsqu'on les remplace par l'installation d'un pipeline de gaz.

09.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: À ce sujet, je peux ajouter qu'Infrabel suivra certainement le développement du trafic des marchandises dans cette région. Le problème est que nous sommes loin de vivre dans un monde idéal où il ne serait pas nécessaire de procéder à des choix prioritaires. Dès lors, ce développement n'est pas considéré comme étant prioritaire. Tout dépendra de l'évolution de l'économie dans cette région. C'est l'éternelle histoire de l'œuf et de la poule!

09.05 Melchior Wathelet (cdH): Je dois avouer que je m'attendais de la part du ministre, plus spécialement d'un sp.a, à une position plus avant-gardiste. À présent, on se prive de la possibilité du choix: on démonte tout simplement. J'aurais aimé une politique plus volontariste.

Dans le contexte actuel, il existe sans doute des endroits où il est possible de ne pas commettre les erreurs qui n'ont pu être évitées auparavant par ignorance ou par manque de prospection. Ainsi, dans le cadre de la politique de l'œuf ou de la poule, peu importe, Infrabel devrait aussi créer cet œuf ou cette poule, afin de rendre le transport de marchandises plus attractif par rail que par route.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.21 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.21 heures.

09.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens: Infrabel zal de ontwikkeling van het goederenvervoer in die regio's ongetwijfeld volgen, maar die hangt samen met de economische ontwikkeling. Het is het eeuwige verhaal van de kip en het ei.

09.05 Melchior Wathelet (cdH): Ik had van u een meer voluntaristische houding verwacht! De keuze wordt niet langer open gelaten en er wordt geen lering getrokken uit de fouten van het verleden.