



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

11-12-2006

Après-midi

maandag

11-12-2006

Namiddag

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"

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 lichting 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"

(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) 7

- 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) 7

- 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) 7

Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Bart Tommelein**, **Annelies Storms**, **André Frédéric**, **Camille Dieu**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

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) 14

Orateurs: **Joseph Arens**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

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) 15

Orateurs: **André Frédéric**, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

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) 16

Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État aux Entreprises publiques

(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) 7

- 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) 7

- 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) 7

Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Bart Tommelein**, **Annelies Storms**, **André Frédéric**, **Camille Dieu**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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) 14

Sprekers: **Joseph Arens**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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) 15

Sprekers: **André Frédéric**, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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) 16

Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Bruno Tuybens**, Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 11 DÉCEMBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 11 DECEMBER 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 35 par M. Francis Van den Eynde, président.

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)

01.01 **Olivier Chastel** (MR) : Selon la presse, La Poste réalise des travaux d'informatique et d'électricité au profit notamment d'entreprises privées. Certains se demandent si ces pratiques ne constituent pas une concurrence déloyale et s'étonnent qu'une entreprise subventionnée exerce des activités qui ne figurent pas dans son contrat de gestion.

Confirmez-vous qu'il n'y a pas de concurrence déloyale dans le chef de La Poste ? Les activités énumérées dans le contrat de gestion et les autres services dispensés par La Poste font-ils l'objet d'une comptabilité séparée ? N'y aurait-il pas lieu de revoir les subventions de La Poste en fonction des bénéfices éventuellement réalisées grâce à ces activités complémentaires ?

01.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : La Poste respecte toutes les conditions légales qui lui sont applicables, notamment en matière de droit social, de droit de la concurrence et de législation sur les entreprises publiques.

La Poste doit tenir une double comptabilité. En collaboration avec l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), qui est notamment chargé de vérifier cette comptabilité

De vergadering wordt geopend om 14.35 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.

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): 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 Staatssecretaris **Bruno Tuybens** (*Frans*): 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

séparée, elle a examiné comment enregistrer les coûts et les produits de ses services afin d'éviter d'éventuels subsides croisés.

Elle ne reçoit pas de subside pour le service postal universel, lequel peut, jusqu'à nouvel ordre, être financé par les recettes du monopole. Les subsides concernent uniquement une série de tâches supplémentaires de service public. J'estime qu'il n'est pas nécessaire d'indemniser La Poste en dessous du coût à cause de ses activités commerciales.

01.03 Olivier Chastel (MR) : Je comprends la philosophie qui sous-tend votre réponse. Toutefois, je me demande jusqu'où La Poste pourra aller dans le développement d'activités commerciales complémentaires et de services aux particuliers et aux entreprises. Ne s'agit-il pas d'une concurrence déloyale ?

01.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : La Poste est dans une phase de transition avant la libéralisation totale à partir de 2009 mais, dans la mesure où elle respecte toutes les conditions légales, il n'y a pas de concurrence déloyale.

L'incident est clos.

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)

02.01 Olivier Chastel (MR) : Depuis l'inauguration du centre de tri de La Poste à Fleurus, il n'y a plus de boîte aux lettres à levée tardive ni d'endroit prévu pour les dépôts massifs dans le centre de Charleroi. Ces services semblent pourtant indispensables dans un centre-ville : de nombreux commerces et entreprises se trouvent à proximité et certains usagers doivent désormais parcourir une quinzaine de kilomètres s'ils veulent avoir recours à ces services après 17 heures.

La Poste compte-t-elle rétablir ces services dans le centre de Charleroi ?

02.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : La Poste a constaté que, suite à l'ouverture du centre de tri de Fleurus, le nombre de boîtes à levée tardive avait fortement baissé

contrôler, 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 (Frans) : De Post bevindt zich in een overgangperiode voor de volledige liberalisering vanaf 2009 maar vermits zij alle wettelijke bepalingen naleeft, maakt ze zich niet schuldig aan oneerlijke concurrentie.

Het incident is gesloten.

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 lichting en de afgifte van grote zendingen in Charleroi" (nr. 13380)

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 lichting 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.

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

02.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans) : De Post heeft vastgesteld dat, na de ingebruikname van het sorteercentrum van Fleurus, het aantal postbussen met een late lichting in het centrum van

dans le centre de Charleroi. Elle a rapidement corrigé cette anomalie. Aujourd'hui, il existe trois boîtes à levée tardive (20 heures) dans le centre-ville ou à proximité, et la boîte de la gare est un modèle industriel grand format de type *drive-in*. Les PME et professions libérales qui exercent leur activité 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.

Pour les dépôts massifs, généralement effectués en camionnette ou camion, les entreprises doivent effectivement se rendre à Fleurus, où les infrastructures sont adaptées.

La localisation de ce centre de tri a été choisie pour répondre aux besoins des principaux clients, en raison d'un accès aisé par autoroute et de sa proximité des zones industrielles environnantes.

02.03 Olivier Chastel (MR): La Poste a effectivement installé trois boîtes aux lettres à levée tardive dans le centre de Charleroi la semaine dernière. Par contre, je maintiens qu'elles ne sont levées que jusqu'à 19 heures.

Les envois massifs de quelques centaines de lettres sont difficiles à mettre dans une boîte aux lettres, même grande.

Les envois massifs doivent être acheminés au centre de tri de Fleurus avant 17 heures, ce qui pose problème aux sociétés du centre ville. Ce service à la clientèle pourrait être amélioré.

L'incident est clos.

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): 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

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 lichting (20 uur). De postbus van het station is een industrieel model van het drive-intype. De KMO's en de beoefenaars van vrije beroepen 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): 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.

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

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.

Het incident is gesloten.

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)

03.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Binnen de spoorwegen geldt een theoretische 36-urenweek: het personeel werkt 38 uur, maar krijgt dertien vrij te kiezen kredietdagen per jaar. In werkelijkheid werken veel treinbestuurders echter 45 uur per week. Zij worden hiervoor niet vergoed, omdat de berekening van de werkuren op een verouderde manier gebeurt, namelijk per drie maanden. Uit die berekening leidt men dan geregeld af dat de treinbestuurders te weinig uren presteren. Daarnaast kunnen veel bestuurders hun

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 d'État (*en néerlandais*) : Je suis évidemment au courant !

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.

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.

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.

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.

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.

vrije dagen of kredietdagen niet opnemen door het personeelstekort bij de NMBS. Bovendien bedraagt het interval tussen het einde van een dienst en het begin van een volgende dienst, voor treinbestuurders meestal slechts veertien of soms zelfs maar twaalf uur. Voor andere diensten is dat zestien uur.

Is de staatssecretaris op de hoogte van deze problemen? Werden er maatregelen genomen om een en ander op te lossen?

03.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Uiteraard ben ik op de hoogte!

De opeenvolgende prestaties voor treinbestuurders worden gegroepeerd in reeksen die niet langer zijn dan een kwartaal of negentig dagen. Een reeks bevat zowel diensten als rusttijden. Na het voltooien van een reeks volgt een periode 'buiten reeks'. De langste reeks bedraagt momenteel 48 dagen, de goeie helft dus van wat is toegestaan door het reglement. De diensten van een reeks bedragen tussen zes en negen uur. De prestaties duren niet langer dan acht uur per dag of 36 uur per week.

De bestuurders krijgen naast hun normale vrije dagen 65 compenserende rustdagen, wat overeenkomt met 52 zondagen en dertien officiële feestdagen. Daarnaast krijgen zij ook dertien kredietdagen om de arbeidsduur te beperken tot 36 uur per week. De gemiddelde achterstand bedraagt momenteel 25 dagen, wat niet abnormaal hoog is aangezien men tot 35 kredietdagen mag opsparen.

Door het grote aantal pensioneringen de laatste tijd is het personeelsbestand van de treinbestuurders gedaald. Dankzij de huidige intensieve wervingscampagne hopen wij het tekort tegen 2008 te hebben weggewerkt.

De treinbestuurder werkt in de praktijk slechts uitzonderlijk zes dagen na elkaar. Nachtprestaties of erg vroege werkuren mogen maximaal vijf dagen na elkaar worden gepresteerd. Daarna volgen minimum twee rustdagen.

Een treinbestuurder presteert dank zij de stringente regelgeving inzake rust- en rijtijden dus gemiddeld veel minder dan de reglementair voorgeschreven uren.

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 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : 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.

L'incident est clos.

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) : 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.

Le ministre a-t-il déjà reçu le 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 (*en néerlandais*) : 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.

03.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik hoop dat de wervingscampagne een succes wordt, want er is wel degelijk een probleem. Een gemiddelde achterstand van 28 dagen lijkt me toch niet niks.

De staatssecretaris zegt dat er maximum zes dagen na elkaar mag worden gewerkt, maar mij is meegedeeld dat er soms zeven dagen achtereenvolgend wordt gewerkt. Kan de minister daar meer over zeggen?

03.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Zes dagen is het maximum. Het is mogelijk dat de bestuurders uit vrije wil dagen wisselen met elkaar zodat ze zeven dagen na elkaar werken, al denk ik niet dat zulks veel gebeurt.

Het incident is gesloten.

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)

04.01 Stijn Bex (sp.a-spirit): De staatssecretaris kondigde begin dit jaar aan dat hij bij het Interdisciplinair Instituut voor Breedbandtechnologie (IBBT) een studie had besteld over de mogelijkheid van draadloos internet op de trein. Begin 2007 zou er een proefproject volgen op de lijn Oostende-Eupen. Ondertussen is er al een aanbesteding uitgeschreven voor de installatie van wifiverbindingen in de Thalystreinen. Dat doet vermoeden dat de bevindingen van de IBBT-studie positief zijn.

Heeft de minister het eindverslag van het IBBT al ontvangen? Wat waren de conclusies? Wordt de streefdatum voor het proefproject gehaald?

04.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): Op het vorige directiecomité van de NMBS op 28 november hebben de onderzoekers van de UGent hun studie over draadloos internet op de trein voorgesteld. Zij hebben de rentabiliteit, de interesse bij de reizigers, de bestaande technologieën en het voorstel van verschillende *business cases* onderzocht. De onderzoekers hebben het concept van de Zweedse spoorwegen voorgesteld en ze becommentarieerden de bestaande technologieën en de firma's die deze technologie kunnen leveren.

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 débuter. Dès que j'aurai connaissance de ces données, je vous les communiquerai.

L'incident est clos.

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) : 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 (*en néerlandais*) : 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.

05.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Mes sources sont des conducteurs de train qui ont des années d'expérience. Je ne doute pas de leur honnêteté. Aucun trajet ne dure plus de trois heures et demie mais il se peut qu'ils soient

Het comité heeft akte genomen van de resultaten van de studie. Het vroeg de betrokken directies om een basisconcept te ontwikkelen over wat de NMBS kan doen in dit dossier. Als die daarmee klaar zijn, zullen leveranciers worden gecontacteerd. Momenteel beschik ik niet over informatie over de inhoud van de studie, de werkverdeling binnen de NMBS of de datum waarop het proefproject kan ingaan. Zodra ik die gegevens heb, zal ik ze meedelen.

Het incident is gesloten.

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)

05.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Treinbestuurders klagen dat ze steeds langer aan een stuk door moeten rijden. Voor treinbestuurders zou er geen reglementering over rijtijden en rustperiodes bestaan. Dat betekent in theorie dat de maximumdienst van een treinbestuurder in binnenlands verkeer, namelijk 9 uur, zou kunnen bestaan uit 9 uur onafgebroken rijden. Zouden hier geen duidelijke regels over moeten bestaan?

05.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Nederlands*): De bronnen van deze informatie hebben een erg gekleurde visie op de realiteit gegeven. Omdat ons binnenlandse netwerk zo klein is, duurt geen enkel traject op de Belgische spoorwegen langer dan drieënhalf uur. Om eventuele vertragingen op te vangen is er op het einde van het traject altijd een bufferuur. Er zijn geen specifieke bepalingen over de rijtijden, maar die bedraagt nooit negen uur. De rijtijd is gemiddeld ongeveer de helft van de arbeidsduur. Er bestaan hier en daar nog dienstroosters volgens welke een bestuurder zeven uur na elkaar moet rijden, maar die worden tot een minimum herleid. De dienstroosters worden geregeld herzien en de vertegenwoordigers van de bestuurders worden daar maximaal bij betrokken. Er wordt voortdurend naar gestreefd om de werkdruk te verminderen.

05.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijn bronnen zijn treinbestuurders die al jaren rijden. Ik twijfel niet aan hun eerlijkheid. Geen enkele traject duurt langer dan drieënhalf uur, maar misschien keren ze onmiddellijk terug. Misschien

amenés à effectuer directement le trajet retour ou à accomplir d'autres tâches entre deux trajets. Néanmoins, il ne serait pas inutile d'élaborer un règlement fixant la durée maximale d'un temps de conduite ininterrompu.

L'incident est clos.

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)

06.01 Melchior Wathelet (cdH) : Il y a une quinzaine de jours, nous avons appris la fermeture programmée de 277 bureaux de poste. La Poste ferme des bureaux et les remplace par des Points Poste, au nom de la rentabilité et au détriment du service à la population.

Certains arrondissements sont particulièrement touchés. Ainsi, la ville de Verviers verra 4 bureaux fermés sur 8, et les 4 bureaux restants sont ceux du centre.

En outre, la dernière expérience en la matière fut la fermeture du bureau de Petit-Rechain, qui devait être remplacé par un Point Poste. Le bureau fut bien fermé, mais le Point Poste n'existe toujours pas ! C'est pourquoi nous avons tendance à ne plus croire les promesses de ce genre !

Que pensez-vous de cette approche qui pose des problèmes, notamment dans des endroits pareils ? À mon avis, la fermeture va trop loin, surtout si l'ouverture des Points Poste n'est pas garantie !

moeten de treinbestuurders andere taken uitvoeren tussen hun ritten door. Een reglement dat bepaalt hoe lang een treinbestuurder aan een stuk door mag rijden, zou toch nuttig zijn.

Het incident is gesloten.

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)

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): 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 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): L'arrondissement de Verviers est particulièrement touché par les regroupements de bureaux de poste. En avril 2006, il a connu une vague de fermetures avec la suppression des bureaux de Petit-Rechain, Sourbrodt et Gemmenich. Le nouveau plan de La Poste prévoit 277 fermetures supplémentaires. Les trois bureaux qui disparaîtront dans l'arrondissement de Verviers sont localisés en périphérie urbaine. Or, dans ces zones rurales la proximité d'un bureau de poste est essentielle et les dégâts seront importants étant donné tous les services rendus à la population.

Les raisons évoquées par La Poste pour ces fermetures restent floues. Ne pourrait-on pas obliger La Poste à communiquer les calculs effectués et les résultats obtenus avant chaque

06.02 Bart Tommelein (VLD): Er gaan 277 postkantoren dicht. Voor de herstructurering valt iets te zeggen, maar er is geen overleg geweest met de getroffen gemeenten en dat is een doorn in het oog van sommige burgemeesters. Bij de geviseerde kantoren zijn er ook een aantal die in het toeristische seizoen heel druk worden bezocht.

Acht de minister het opportuun om kantoren in badplaatsen te sluiten? Komen er in de toeristische centra andere voorzieningen dan de postpunten? Aan welke criteria moeten postpunten voldoen? Zullen ze worden geëvalueerd?

06.03 Annelies Storms (sp.a-spirit): In Gent zullen zes van de 29 kantoren verdwijnen. Het valt op dat de meeste daarvan in de meer achtergestelde wijken liggen, waar minder mobiele mensen wonen en ook veel mensen die een beroep doen op de bankdiensten van De Post.

Op basis van welke criteria heeft men beslist net deze zes kantoren te sluiten? De klanten zullen zich verder moeten verplaatsen, veelal met de wagen: hoe kan dit de duurzaamheidstoets doorstaan? Hoeveel personeelsleden werken in de te sluiten kantoren en welke toekomstperspectieven kan De Post hun bieden? Waar komen de postpunten in Gent? Zal er bij de inplanting aandacht zijn voor de wijken waar de kantoren gesloten worden? Is er overleg gepleegd met het stadsbestuur? Werden de buurtbewoners geïnformeerd?

06.04 André Frédéric (PS): In het arrondissement Verviers worden opvallend veel postkantoren gehergroepeerd. 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.

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,

décision ? Par ailleurs, avez-vous des informations quant à d'éventuelles autres fermetures dans l'arrondissement de Verviers ? Si oui, quand allez-vous alerter les autorités communales ? Est-il prévu d'ouvrir des magasins postaux à Petit-Rechain, Gemenich ou Ensival ?

06.05 Camille Dieu (PS): Dans le cadre des fermetures dans l'arrondissement où j'habite, une concertation a eu lieu entre La Poste et les mandataires communaux. Il avait été convenu que le bureau d'Aulnois ne serait pas fermé et ce en application de la logique du réseau en étoile qui veut qu'un bureau de poste soit présent dans tout rayon de 10 kilomètres. Pouvez-vous me donner une réponse précise quant à la justification de la fermeture de ce bureau ?

Il est honteux de sacrifier des bureaux de poste en zone rurale qui facilitent notamment la vie des personnes âgées et des invalides. Il est déplorable de privatiser un service public via la création de Points Poste. Une motion du conseil communal sera envoyée à votre intention et à celle des autorités de La Poste.

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

06.06 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en néerlandais) : 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.

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

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?

06.05 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, 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.

06.06 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands): Het opstellen van de lijst van de postale servicepunten die worden omgevormd, verloopt in twee fasen. In een eerste fase wordt een macroanalyse gemaakt op basis van de parameters van het beheerscontract en de doelstellingen van De Post. Daarna volgt een microanalyse die rekening houdt met onder meer de aanwezigheid van commerciële polen, het potentieel van de markt, de organisatie en segmentatie van het retailnetwerk, de bestaande infrastructuur van het kantoor en de aanwezigheid van postpunten in de buurt.

De lijst van de kantoren die in het voorjaar van 2007 gesloten worden, is al opgesteld. Voor de kantoren die in het najaar volgen, moet de microanalyse nog gemaakt worden.

De rode draad is steeds dat elke sluiting van een kantoor voorafgegaan wordt door de opening van een postpunt in de omgeving. De adressen van die postpunten worden bekendgemaakt op de website van De Post en worden ook aan het cliënteel meegedeeld. Tussen 80 en 90 procent van de postdiensten is ook in de postpunten beschikbaar en de postpunten hebben bovendien ruimere

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 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

openingsuren. Zij bevinden zich ook op plaatsen waar mensen sowieso vaker langskomen, zoals supermarkten.

De gemeentebesturen worden steeds op voorhand ingelicht over de sluiting van een kantoor en soms is er ook overleg met de burgemeester.

De Post screent voortdurend de spreiding van de postpunten en neemt desnoods maatregelen indien zou blijken dat de bereikbaarheid ten gevolge van de wijzigingen sterk achteruit is gegaan.

De selectiecriteria voor de kandidaat-postpunten gaan over de financiële gezondheid van de onderneming, de verenigbaarheid van de activiteiten, de openingsuren et cetera. De kandidaat-partners moeten ook een aanbod doen voor de twee financiële bijdragen, de partnerbijdrage en de bijdrage in de vaste kosten. Op basis van al deze gegevens beslist een neutrale gunningscommissie over de toewijzing.

Er worden verschillende maatregelen genomen om de werking van de postpunten op te volgen, zoals een doorgedreven basisopleiding voor het personeel, regelmatige controles en begeleiding van het personeel, een telefonische helpdesk, automatische screening, een onlinebevraging, het inzetten van mystery shoppers, een bevraging van de klanten over hun tevredenheid en een intern controlesysteem voor de distributie. Dankzij al deze maatregelen kan de werking worden geëvalueerd.

De hervormingen zullen op een sociaal verantwoorde manier worden doorgevoerd. Voor het personeel van de postkantoren die gesloten worden, zal een oplossing gezocht worden binnen De Post zelf. Zij zullen individuele begeleiding krijgen.

De klanten zullen worden ingelicht via affiches en brieven. Klanten van de Bank van De Post krijgen een geadresseerde brief of worden telefonisch ingelicht.

De Post blijft haar dienstenaanbod via verschillende kanalen garanderen. In de postkantoren blijft het volledige aanbod beschikbaar, in de postpunten zal dat ongeveer 85 procent zijn. De bereikbaarheid zal worden verhoogd door nieuwe postproducten, zoals de e-Shop. Postzegels worden reeds in meer dan vierduizend verkooppunten aangeboden. De financiële diensten worden verzekerd via bpo-banking, de PostPhone, de website en een callcenter. In specifieke gevallen zal ook de postbode voor kleine loketverrichtingen kunnen

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, 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.

(En français) : En réponse à MM. Wathelet et Frédéric et concernant la fermeture des bureaux de poste d'Ensival, Stembert et Heusy, je dirai que la décision ne se base pas uniquement sur les chiffres de fréquentation et chiffres d'affaires mais sur une analyse micro et macro qui planifie la fermeture pour février 2007, car ces bureaux ne sont pas rentables.

À Verviers, les trois bureaux de poste seront remplacés par trois Points Poste, à Heusy depuis le 9 octobre 2006, à Stembert depuis le 16 novembre 2006 et à Ensival à partir du 20 décembre 2006.

Madame Dieu, dans la commune de Quévy, la fermeture du bureau d'Aulnois ne sera effective qu'après l'ouverture du Point Poste correspondant.

06.07 Melchior Wathelet (cdH) : Je m'étonne que la notion de service à la population ne soit pas prise en considération dans l'analyse micro.

De plus, en ce qui concerne Petit-Rechain, le site web de La Poste ne reprend pas les bureaux qui ne sont pas encore fermés à Verviers, et n'indique aucun des Points Poste qui doivent les remplacer. Pourquoi ne pas en donner les adresses ?

worden aangesproken.

De Post wenst overal aanwezig te blijven, dus ook in de kleinere toeristische centra en badplaatsen. De gemeenten kunnen zich kandidaat stellen om bijvoorbeeld in hun toeristisch bureau een beperkt aanbod van postproducten aan te bieden.

Wat betreft de sluiting van de postkantoren in de regio Gent, kan ik meedelen dat er in Ledeborg-centrum reeds een postpunt is geopend. Er zal binnenkort een postpunt geopend worden in Gentbrugge en drie in Gent. In Gent-Muide wordt nog een partner gezocht om ook daar een postpunt te openen. De betrokken burgemeesters hebben op 22 november een brief ontvangen over de plannen van De Post in hun gemeente. De lokale besturen worden minstens drie maanden vooraf geïnformeerd over de beslissingen van De Post. Voorstellen van de gemeenten zelf om postpunten te openen in de gemeentelijke diensten of in het toeristisch bureau worden onderzocht.

(Frans) 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.

06.07 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?

06.08 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 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.

06.09 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.

06.10 André Frédéric (PS) : Votre réponse est à la fois globale et précise. Vous ne pouvez toutefois pas affirmer qu'un Point Poste est systématiquement ouvert avant la fermeture d'un bureau. Les exemples de Petit-Rechain ou de Gemmenich montrent que ce n'est pas le cas.

Par ailleurs, je considère qu'il y a un sérieux problème de communication dans le chef de La Poste, tant vis-à-vis des autorités communales que vis-à-vis de la population. Les fermetures sont annoncées mais les informations relatives à l'ouverture des Points Poste ne circulent pas. Les

06.08 Bart Tommelein (VLD): Verkooppunten in kleinere toeristische centra, die enkel in bepaalde periodes drukker bezocht worden, kunnen dus blijkbaar niet blijven bestaan als satellietkantoor.

Het klopt dat er veel mensen in de warenhuizen komen, maar die zijn ook niet altijd voor iedereen bereikbaar. Daarom vind ik dat er ook postpunten in superettes geopend moeten worden.

Het is goed dat voor bepaalde verrichtingen de postbode nog steeds kan worden aangesproken.

Ik heb niet de indruk dat er veel contact is geweest met de burgemeester van Westende, want dan zou die niet zo fel gereageerd hebben. Het is een goed idee om de VVV-kantoren in te schakelen, maar dat had al veel sneller aangekondigd moeten worden.

06.09 Annelies Storms (sp.a-spirit): Ik heb nu een beter zicht op de manier waarop de hervormingen bij De Post zullen gebeuren. Ik ben blij dat een kantoor pas gesloten kan worden als er een vervangend postpunt gevonden is.

Op de Nederlandstalige pagina van de website van De Post heb ik wel een lijst gevonden met kantoren die zullen sluiten en de postpunten die geopend zullen worden, maar niet alle informatie is daar te vinden.

Voor de Muide en het Van Beverenplein worden nog partners gezocht. Dit zijn wijken met heel wat kansengroepen. Misschien kan de Lidl daar een postpunt bieden. Die winkel trekt immers een ander publiek dan bijvoorbeeld de Delhaize aan.

06.10 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.

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

députés doivent poser des questions pour les obtenir.

J'ai peur de voir le scénario évoluer vers une privatisation totale du service, qui ne sera plus un service public.

06.11 Camille Dieu (PS) : Il y a une différence entre équilibre et rentabilité financière. En tant que socialiste, je ne peux pas me réjouir de la privatisation.

Vous n'avez pas répondu à ma question concernant le réseau étoilé. Les éléments qui ont prévalu sont la densité de population et le potentiel du marché, ce qui pose un problème pour les zones rurales. Le service à la population sera donc moindre, d'autant que les Points Poste n'offrent pas tous les services.

Dans ma commune, un des deux bureaux est supprimé alors que les activités avaient déjà été restructurées via un remaniement des horaires d'ouverture. Reviendra-t-on aux horaires d'origine ? Si tel est le cas, quel est l'intérêt financier de se priver de postiers d'un côté pour les affecter ailleurs ?

Je trouve désespérante la manière de réagir par rapport à la population et je suis également inquiète pour le personnel. Que comptez-vous faire à ce sujet ?

06.12 Melchior Wathelet (cdH) : La liste des Points Poste se trouve sur le site internet de La Poste, mais elle est difficile à trouver et elle comporte des coquilles. En cette période de mutation, j'invite La Poste à plus de clarté vis-à-vis de la population.

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

doivent 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.

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

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 plattelandszones. 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?

06.12 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 overgangsperiode roep ik De Post op tot meer duidelijkheid ten opzichte van de bevolking.

06.13 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Nederlands) : Het is niet mijn taak commentaar te geven op de communicatie van De Post via haar website. Wat de opmerkingen van mevrouw Dieu betreft: we mogen niet alles op een hoopje gooien. We trachten de negatieve effecten van een doorgedreven Europese liberalisering te keren, maar anderzijds moet De Post zich wel degelijk voorbereiden op die liberalisering. Een gebrek aan vooruitziendheid zou het bedrijf in zware moeilijkheden kunnen brengen. Wij moeten nu de nodige maatregelen nemen opdat De Post in 2009 de concurrentie aankan.

Ik heb erop aangedrongen dat de postkantoren niet

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.

06.14 Camille Dieu (PS) : Peut-être pourriez-vous signer la pétition « SOS Poste » lancée par des socialistes européens et francophones pour repousser la libéralisation ?

06.15 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : Je ne signerai aucune pétition, mais je porte toute l'attention voulue à ce dossier.

06.16 Camille Dieu (PS) : Cette libéralisation peut être repoussée.

L'incident est clos.

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)

07.01 Joseph Arens (cdH) : Il y a quinze jours, vous me parliez, à propos de la ligne 162, de ce que nous appelons dans le budget de nos communes un « entretien extraordinaire ». Une réelle modernisation de cette ligne ne peut passer que par le projet Eurocap-Rail. Comment évolue ce dossier ?

Où en sont les discussions avec le ministre grand-ducal, qui semble confondre Eurocap-Rail et l'« entretien extraordinaire » ?

Quand une concrétisation sur le terrain est-elle envisagée pour la ligne 162, qui relie Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles ?

07.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (en français) : La liaison Bruxelles-Luxembourg a été reconnue comme projet prioritaire du réseau transeuropéen à grande vitesse par la Commission et le Parlement européens. L'étude de marché consacrée à Eurocap-Rail a démontré que la construction d'une ligne à grande vitesse entre

zoudent worden gesloten vooraleer een postpunt is gevonden. De Post communiceert daar ondertussen beter over. Er wordt bij het zoeken naar postpunten wel degelijk rekening gehouden met de kleine superettes en niet alleen met de grote warenhuizen. De service aan de bevolking is van essentieel belang. Daarom moet een postpunt worden geopend voor een postkantoor wordt gesloten. Met de postpunten zullen de openingsuren met 20 procent toenemen en zullen de postdiensten beschikbaar zijn op plaatsen waar de bevolking geregeld langskomt.

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

06.15 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): Al onderteken ik geen petitie, ik besteed de nodige aandacht aan het dossier.

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

Het incident is gesloten.

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): 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?

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

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

07.02 Staatssecretaris Bruno Tuybens (Frans): 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

Ciney et Libramont n'attirerait que peu de voyageurs supplémentaires et causerait d'importants problèmes de financement.

Il a donc 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 où c'est possible.

Ce projet permettra un gain de temps de parcours pouvant atteindre 15 minutes, ce qui mettra Bruxelles à deux heures de Luxembourg.

Les travaux s'étendront de 2006 à 2013 et représentent un investissement de 458,7 millions d'euros, dont 289,2 millions par préfinancement. La Région wallonne a décidé d'en préfinancer une partie. Le contrat de préfinancement ayant été signé le 5 décembre, les fonds pourront être rapidement mis à disposition.

Une réunion de coordination aura lieu au début de l'année prochaine entre Infrabel et les CFL.

07.03 Joseph Arens (cdH) : Le projet Eurocap-Rail est donc abandonné sur la ligne 162. Le temps de parcours entre Luxembourg et Bruxelles, après toutes ces modernisations, restera de deux heures, ce qui est énorme.

L'incident est clos.

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)

08.01 André Frédéric (PS) : Pour lever les obstacles que constituent la rupture de charges à Liège-Guillemins et la correspondance assurée par des automotrices omnibus, la SNCB ne pourrait-elle revoir ses horaires entre Verviers et Liège ? Les habitants de la région de Verviers pourraient ainsi bénéficier des nouveaux trains rapides Verviers-Bruxelles-Nord et Liège-Bruxelles.

Le lancement du Maastricht-Bruxelles, que l'on envisage de prolonger sur Ostende, menace les historiques IC A Eupen-Ostende, l'arrondissement ferroviaire verviétois devant se contenter de navettes aboutissant à Liège-Guillemins pour les

hogesnelheidslijn tussen Ciney et Libramont niet 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) : 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.

Het incident is gesloten.

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) : 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-

correspondances assurées dans la nouvelle gare. Où en sont ces projets ?

Les conducteurs et accompagnateurs de trains de Welkenraedt craignent qu'avec la nouvelle ligne d'Aix, la SNCB n'envisage de « relifter » complètement ses lignes intérieures. Qu'en est-il ?

08.02 **Bruno Tuybens**, secrétaire d'État (*en français*) : Grâce au nouveau service des trains, qui est d'application depuis aujourd'hui entre Verviers et Bruxelles, le service actuel sera maintenu quasiment tel quel mais avec un gain de deux 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.

Dès décembre 2006, grâce à la relation IC O Maastricht-Liège-Bruxelles, les voyageurs des gares de Welkenraedt, Verviers, Pepinster et Angleur bénéficieront d'une correspondance optimale toutes les deux 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.

Outre les vingt et une liaisons quotidiennes sans rupture de charge entre Verviers et Bruxelles, il y aura six nouvelles possibilités en combinant les IR q et les IC O.

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.

Aucune restructuration n'est envisagée au dépôt de Welkenraedt.

L'incident est clos.

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**

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** (*Frans*): Het bestaande aanbod zal door de nieuwe treindienst 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.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de ontmanteling van**

lignes ferroviaires à l'est du pays" (n° 13284)

09.01 Melchior Wathelet (cdH) : Je ne comprends pas la politique d'Infrabel, qui consiste à démonter les lignes 42, 45, 45A et 48, alors qu'elles traversent des zones industrielles ou peuvent y donner accès, et que le trafic routier est, à certains endroits, saturé. La scierie Pauls à Bullange, par exemple, située en bout de ligne, a dû, en raison de la suppression de la ligne, se faire approvisionner par camion, avec les conséquences que l'on connaît.

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 déferées et cédées, au RAVeL par exemple ?

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-il conscience de la nécessité de soumettre le démontage de la ligne 48 à l'accord du SPF Affaires étrangères, étant donné que le Traité de Versailles ne justifie cette enclave belge en territoire allemand que par l'exploitation de la ligne ?

Pourquoi, en dépit de l'accord belgo-luxembourgeois, démonte-t-on les voies récemment électrifiées entre Gouvy et Vielsalm ?

Comment Infrabel compte-t-il encore promouvoir le transport par rail, surtout dans l'est du pays, quand toutes ces lignes auront été démontées ?

Est-il normal qu'Infrabel préfère la redevance à percevoir pour la pose d'une conduite sur la ligne 45 à sa mission première de promotion du trafic ferroviaire ?

09.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Infrabel, qui ne démonte que les lignes sans perspectives d'utilisation, participe à toute initiative visant à promouvoir le transport ferroviaire.

Les tronçons des lignes 45, 45A et 48 sont démontés car la circulation touristique de la « Veenbahn » est terminée depuis 2001. B-Cargo a résilié le 29 janvier 2004 le contrat, extrêmement

de spoorlijnen in het oosten van het land" (nr. 13284)

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 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 (*Frans*): 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

résilié le 29 janvier 2004 le contrat, extrêmement déficitaire, avec la scierie Pauls, et n'a pas indiqué de perspective de reprise de trafic.

Le tronçon de la ligne 48 entre Raeren et Sourbrodt, 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, n'est pas concerné par la demande de démontage.

Le démontage d'une voie accessoire en mauvais état en gare de Vielsam ne remet pas en question la capacité offerte sur la ligne 42 entre Rivage et Gouvvy.

À l'est de la Belgique, la disparition progressive des dessertes marchandises s'explique par l'insuffisance des volumes transportés et par le réseau routier développé et non saturé.

Dans ce contexte, l'entretien des voies inutilisées n'est pas un acte de bonne gestion. Après démontage d'une ligne, le propriétaire de l'assiette (Infrabel ou la SNCB Holding) définit son utilisation future. Ici, les pouvoirs locaux sont intéressés par l'assiette de la ligne 45 pour un RAVeL et une conduite de gaz.

09.03 Melchior Wathelet (cdH) : Je suis réticent vis-à-vis de cette politique d'Infrabel.

Certes, le trafic routier n'est actuellement pas très dense dans cette partie du pays, mais il le deviendra un jour ! Aujourd'hui, certains endroits sont congestionnés par le trafic et l'on regrette l'absence de lignes ferroviaires. Là, elles existent et on les supprime !

De plus, ces lignes se trouvent dans un état correct et leur coût d'entretien n'est pas énorme. Il est dommage de se priver d'un tel outil ! Certaines lignes ne sont plus utilisées depuis 2004 ; pourquoi ne réutiliser ces infrastructures pour dynamiser le trafic ferroviaire dans l'est du pays ?

09.04 Bruno Tuybens, secrétaire d'État (*en français*) : Infrabel suivra certainement le développement du trafic marchandise dans ces régions, mais celui-ci dépend de l'économie. C'est l'éternelle histoire de l'œuf et de la poule.

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 ontmanteling.

De ontmanteling van een bijkomende lijn in slechte staat in het station van Vielsalm stelt de capaciteit van lijn 42 tussen Rivage en Gouvvy 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 verkeersopstoppen 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 ontfagen. 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?

09.04 Staatssecretaris Bruno Tuybens (*Frans*) : 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) : Je m'attendais à une position plus volontariste de votre part ! Ici, on ne laisse plus de choix, et on n'apprend rien des erreurs précédentes.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 21.

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.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.21 uur.