



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

06-06-2005

Après-midi

maandag

06-06-2005

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution du courrier Prior par La Poste" (n° 6919)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'activités d'ABX vers La Poste" (n° 6920)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements à l'atelier de traction GCR de Charleroi-Sud de la SNCB" (n° 6989)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application de Géoroute et Poststation à La Poste" (n° 7012)

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

Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'absentéisme à La Poste" (n° 6890)

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

Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les freins de voie de la gare de Monceau" (n° 7005)

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

Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne 124 Charleroi-Bruxelles" (n° 7006)

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

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitreiking van de PRIOR-zendingen door De Post" (nr. 6919)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overdracht van bepaalde activiteiten van ABX naar De Post" (nr. 6920)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de NMBS-tractiewerkplaats Charleroi-Zuid (GCR)" (nr. 6989)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toepassing van Georoute en Poststation bij De Post" (nr. 7012)

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ziekteverzuim bij De Post" (nr. 6890)

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de railremmen in het station van Monceau" (nr. 7005)

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "lijn 124 Charleroi-Brussel" (nr. 7006)

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

Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du projet relatif à la construction et à la modernisation des centres de tri postaux" (n° 7021)	10	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voortgang van het plan inzake de bouw en de modernisering van de postsorteercentra" (nr. 7021)	10
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le contrat de gestion de la SNCB" (n° 7041)	12	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beheerscontract van de NMBS" (nr. 7041)	12
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 7076)	12	- de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de PostPunten" (nr. 7076)	12
- M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les magasins postaux" (n° 7125)	12	- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "postwinkels" (nr. 7125)	12
<i>Orateurs:</i> Philippe De Coene, Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Philippe De Coene, Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Greta D'hondt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les infrastructures pour personnes handicapées dans les gares dans la région située entre la Dendre et le Pays de Waas" (n° 7112)	14	Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gehandicaptenvoorzieningen in de spoorwegstations in het land van Waas en Dender" (nr. 7112)	14
<i>Orateurs:</i> Greta D'hondt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Greta D'hondt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Stef Goris au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression éventuelle de la liaison ferroviaire directe entre Verrijk et Bruxelles" (n° 7091)	15	Vraag van de heer Stef Goris aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijke afschaffing van de rechtstreekse treinverbinding van Verrijk naar Brussel" (nr. 7091)	15
<i>Orateurs:</i> Stef Goris		<i>Sprekers:</i> Stef Goris	
Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet pilote de la SNCB relatif aux connexions internet sans fil" (n° 7129)	16	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het proefproject van de NMBS met draadloos surfen" (nr. 7129)	16
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les places de stationnement gratuites" (n° 7196)	17	Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gratis parkeerplaatsen" (nr. 7196)	17
<i>Orateurs:</i> Patrick De Groote, Johan Vande		<i>Sprekers:</i> Patrick De Groote, Johan Vande	

Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réintroduction de la carte de rappel par La Poste" (n° 7223)

18

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herinvoering van het herinneringsbriefje bij De Post" (nr. 7223)

18

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le raccourcissement de la période prescrite pour le remplacement de titres de paiement égarés" (n° 7233)

19

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verkorten van de periode voor de vervanging van verloren betaaltitels" (nr. 7233)

19

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bâtiments des gares" (n° 7255)

20

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stationsgebouwen" (nr. 7255)

20

Sprekers: **Eric Massin, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 06 JUIN 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 06 JUNI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h54 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution du courrier Prior par La Poste" (n° 6919)

01.01 Olivier Chastel (MR) : La Poste prévient elle-même que ses objectifs, fixés dans le contrat de gestion à 94 % de J+1 pour le courrier Prior en 2005, sont inaccessibles. A moins de considérer ce contrat de gestion comme une publicité mensongère, on ne peut accepter que l'un des contractants y déroge.

Si la fin 2004 et le début 2005 étaient prometteurs, n'a-t-on pas oublié de tenir compte de certains paramètres pour déterminer des objectifs qui soient réalisables ?

La Poste doit respecter ses clients qui, en collant un timbre Prior, espèrent que leur courrier parviendra le lendemain au destinataire. Actuellement, le nombre de plaintes ne cesse d'augmenter.

Par quelles mesures La Poste évitera-t-elle que ce phénomène ne devienne récurrent ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Dans le contrat de gestion, nous avons fixé l'objectif à 94 % de J+1 pour le courrier Prior.

En 2003, pour de nombreux mois, nous avons

De vergadering wordt geopend om 14.54 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitreiking van de PRIOR-zendingen door De Post" (nr. 6919)

01.01 Olivier Chastel (MR): In het beheerscontract van De Post staat dat 94 percent van de Prior-zendingen op D+1 moeten worden uitgereikt. De Post heeft er echter reeds zelf voor gewaarschuwd dat ze die doelstelling in 2005 niet kan waarmaken. Het beheerscontract moet door beide contractanten worden nageleefd. Zoniet is het niet veel meer dan bedrieglijke reclame.

In vergelijking met 2004 was 2005 nochtans goed begonnen. Bij het bepalen van haar doelstellingen heeft De Post onvoldoende rekening gehouden met een aantal parameters.

De Post moet haar klanten ernstig nemen. Als men op een zending een Prior-zegel kleeft, mag men toch verhoppen dat ze de volgende dag bij de bestemming aankomt. Het aantal klachten over De Post neemt thans echter overhand toe.

Welke maatregelen zal De Post nemen om te voorkomen dat dit een recurrent fenomeen wordt?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Conform het beheerscontract moest 94 procent van de Priorzendingen op D+1 worden uitgereikt.

In 2003 werd gedurende aan aantal maanden

obtenu des résultats allant de 82 à 88 % mais nous ne sommes arrivés qu'une seule fois, en novembre 2003, à 91 %. En 2004, pour la plupart des mois, on a obtenu environ 90 %. Pour les premiers mois de 2005, les résultats n'ont pas été très bons, mais en avril, La Poste a atteint 91 %. Si l'on regarde le J+2, les 94 % sont atteints. Le problème ne concerne ni la collecte, ni le transport, ni les centres de tri mais uniquement vingt à trente bureaux distributeurs sur les 547.

En général, c'est à la suite d'un conflit social, parfois même ancien, que les problèmes surviennent dans ces bureaux, donnant lieu à des années de mauvaise distribution du courrier. Pour améliorer la situation, nous avons remplacé de nombreuses personnes dans ces vingt à trente bureaux mais il faudra encore y améliorer la cohésion.

Pour atteindre les 94 % d'ici la fin de l'année, nous avons à fournir un effort difficile mais réalisable. Le management de La Poste souhaite y arriver et je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas atteindre de meilleurs résultats que d'autres pays.

01.03 Olivier Chastel (MR) : Une question complémentaire : êtes-vous toujours favorable à suppression du J+2 ?

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Oui, c'est d'ailleurs prévu dans le contrat de gestion.

01.05 Olivier Chastel (MR) : Quand et comment ?

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Lorsque les centres de tri seront opérationnels, la différence entre Prior et non-Prior devrait disparaître pour les particuliers et tout devrait être distribué à J+1. Il en va autrement pour les entreprises à qui une livraison dans les trois jours convient. Mais il y a pour l'instant un problème à Liège : on y a découvert un site archéologique et l'on attend de voir si on peut poursuivre les travaux.

L'incident est clos.

02 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'activités d'ABX vers La Poste" (n° 6920)

02.01 Olivier Chastel (MR) : Selon une

tussen 82 en 88 procent bereikt maar slechts één keer, in november 2003, werd 91 procent gehaald. In 2004 werd in de meeste maanden 90 procent bereikt. In de eerste maanden van 2005 werden niet zo'n goede resultaten gehaald, maar in april haalde De Post 91 procent. Voor D+2, wordt 94 procent bereikt. Het probleem houdt geen verband met de ophaling, het vervoer of de sorteercentra maar is uitsluitend terug te brengen tot twintig à dertig uitreikingskantoren op 547.

Doorgaans is het naar aanleiding van een sociaal conflict, dat soms van vroeger dateert, dat er zich in die kantoren problemen voordoen waardoor de postbestelling jarenlang te wensen overlaat. Om de toestand te verbeteren hebben wij in die twintig tot dertig kantoren tal van mensen vervangen, maar er zal nog een betere cohesie moeten komen.

Om tegen het einde van het jaar het cijfer van 94 procent te halen, zullen wij een moeilijke maar haalbare inspanning moeten leveren. Het management van De Post wil die doelstelling bereiken en ik zie niet in waarom wij geen betere resultaten kunnen halen dan in andere landen.

01.03 Olivier Chastel (MR): Een bijkomende vraag: bent u nog altijd voorstander van de afschaffing van D+2?

01.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ja, dat staat trouwens in de beheersovereenkomst.

01.05 Olivier Chastel (MR): Wanneer en op welke manier zal dat gebeuren?

01.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Wanneer de sorteercentra operationeel zullen zijn, zou het verschil tussen Prior en niet-Prior voor de particulieren moeten verdwijnen en zou alles op D+1 moeten worden uitgereikt. Voor de bedrijven die genoeg nemen met een uitreiking binnen de drie dagen liggen de zaken anders. Er is op dit ogenblik echter een probleem in Luik: daar werd een archeologische site ontdekt en het is nog niet zeker dat de werken er kunnen worden voortgezet.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overdracht van bepaalde activiteiten van ABX naar De Post" (nr. 6920)

02.01 Olivier Chastel (MR): Volgens een bericht

information parue dans la presse, un accord serait intervenu entre La Poste et ABX sur le transfert d'activités du département des petits colis internationaux d'ABX vers Taxipost (sans l'activité de dédouanement), sans transfert de personnel. D'après ces informations, cela n'aurait aucune conséquence sur l'emploi pour ABX ou ses sous-traitants.

Avez-vous des détails sur cet accord, tant au niveau des finances que du personnel ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Au début des années septante, l'activité consistant à dédouaner, puis à distribuer en Belgique les petits colis d'administrations postales étrangères avait été confiée à la SNCB, et non à l'opérateur postal comme dans d'autres pays. La SNCB avait confié l'exécution de ce service à sa division Colis, intégrée par la suite dans ABX.

Des discussions ont lieu depuis des années entre la SNCB et La Poste pour collaborer dans différents domaines. A deux reprises, le gouvernement a décidé de changer la situation mais sans résultat. Actuellement, comme le ministre compétent est le même, on pourra trouver une solution !

Il est apparu qu'un accord était possible, par lequel La Poste et ABX Logistics pourraient collaborer dans le traitement des colis postaux internationaux destinés à des clients privés.

La distribution de ces colis s'adresse surtout aux clients particuliers de La Poste. L'activité de dédouanement, elle, cadre dans l'organisation des flux internationaux de transport, ce qui est plutôt le métier d'ABX.

Un accord commercial est en voie de finalisation entre les deux entreprises. ABX exécuterait des activités de dédouanement pour les colis de La Poste et de Taxipost et Taxipost distribuerait en Belgique les colis postaux internationaux actuellement traités par ABX.

Aucun transfert de personnel n'est prévu. Cet accord n'aurait pas d'impact sur l'emploi puisqu'il s'agit d'un simple échange d'activités, chacun se spécialisant dans ce qui lui est propre: dédouanement pour ABX et distribution pour La Poste.

dat in de pers is verschenen, zouden De Post en ABX een akkoord bereikt hebben over de overdracht van activiteiten van de afdeling kleine internationale colli van ABX naar Taxipost (zonder de dedouaneringsactiviteit), zulks zonder dat er een overheveling van personeel plaatsvindt. Volgens dat bericht zou dat geen gevolgen hebben voor de werkgelegenheid bij ABX of de onderaannemers.

Kan u meer details over dat akkoord geven, zowel wat het financieel aspect betreft als inzake de gevolgen voor het personeel?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): In het begin van de jaren 70 werd de activiteit die erin bestond de kleine colli van buitenlandse postbedrijven te dedouaneren en nadien in ons land uit te reiken, toevertrouwd aan de NMBS, en niet aan de postoperator zoals in andere landen. De NMBS had de uitvoering van die dienst toevertrouwd aan haar pakjesafdeling, die nadien in ABX werd geïntegreerd.

De NMBS en De Post voeren al jarenlang gesprekken teneinde tot een samenwerking op verschillende gebieden te komen. De regering heeft tot tweemaal toe beslist de situatie te wijzigen, doch zonder resultaat. Omdat eenzelfde minister nu bevoegd is voor de twee bedrijven zal men een oplossing kunnen uitwerken!

Het is gebleken dat een akkoord mogelijk was en dat De Post en ABX Logistics zouden kunnen samenwerken op het gebied van de verwerking van internationale postcolli bestemd voor particuliere cliënten.

Die colli zijn vooral bestemd voor de particuliere cliënten van De Post. De dedouaneringsactiviteit kadert in de organisatie van de internationale vervoersstromen, en dat behoort veeleer tot het takenpakket van ABX.

Beide bedrijven leggen momenteel de laatste hand aan een commercieel akkoord. ABX zou dedouaneringsactiviteiten uitvoeren voor de colli van De Post en Taxipost en Taxipost zou de momenteel door ABX verwerkte internationale postcolli in België bestellen.

Er is in geen enkele overheveling van personeel voorzien. Dat akkoord zou geen gevolgen hebben voor de werkgelegenheid aangezien het om een eenvoudige uitwisseling van activiteiten gaat, waarbij elk bedrijf zich in zijn specifieke taken specialiseert: dedouanering voor ABX en bestelling voor De Post.

L'incident est clos.

03 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements à l'atelier de traction GCR de Charleroi-Sud de la SNCB" (n° 6989)

03.01 **Olivier Chastel** (MR): Je commencerai par une interrogation qui n'était pas dans ma question écrite. J'ai été surpris de voir la conférence de presse d'un parlementaire dans un atelier de la SNCB. Je voudrais vous entendre au sujet de cette possibilité d'entrer dans les lieux de la SNCB, d'y effectuer des conférences de presse et d'y annoncer d'hypothétiques bonnes nouvelles. En six ans de commission, c'est la première fois que je vois cela.

La presse, présente dans cet atelier GCR de traction de Charleroi-Sud, a répercuté des annonces réjouissantes, confirmées par M. Denayer, directeur général du matériel à la SNCB, qui était présent.

L'atelier est moderne et a obtenu la certification ISO 9001. Lors de cette conférence, on a annoncé que cet atelier de Charleroi se chargerait de l'entretien des rames RER durant la période de garantie (quinze mois) et après, de la maintenance de la moitié des machines. On a aussi annoncé soixante nouveaux emplois à cet endroit grâce à l'entretien du RER.

Confirmez-vous cette création de nouveaux emplois par l'entretien des rames RER à Charleroi ? Va-t-on moderniser cet atelier ? En effet, si l'on doit y entretenir les rames RER, il n'est plus tout à fait équipé, notamment pour entretenir les roues des machines sans les démonter.

03.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Le cahier de charges pour l'achat des rames RER prévoit en effet que l'entretien sera assuré, pendant la période de garantie, à l'atelier de Charleroi par du personnel SNCB, aux frais et sous la responsabilité du constructeur. Après cette période, la SNCB poursuivra l'entretien, à Charleroi.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de NMBS-tractiewerkplaats Charleroi-Zuid (GCR)" (nr. 6989)

03.01 **Olivier Chastel** (MR): Ik wil eerst een onderwerp aansnijden dat niet in mijn schriftelijk ingediende vraag staat. Met verbazing heb ik vastgesteld dat een parlamentslid een persconferentie in een werkplaats van de NMBS heeft gehouden. Graag vernam ik uw standpunt over het feit dat parlementsleden blijkbaar van de infrastructuur van de NMBS kunnen gebruik maken om er op een persconferentie vermeend goed nieuws te verkondigen. Ik zit al zes jaar in de commissie en het is de eerste keer dat ik iets dergelijks meemaak.

De persconferentie vond plaats in de NMBS-tractiewerkplaats Charleroi-Zuid (GCR). De aanwezige pers nam het positieve nieuws over dat trouwens werd bevestigd door de heer Denayer, directeur-generaal materiaal van de NMBS die de persconferentie bijwoonde.

Het is een moderne werkplaats die het kwaliteitslabel ISO 9001 heeft gekregen. Op die conferentie werd aangekondigd dat de werkplaats in Charleroi voor het onderhoud van de GEN-treinstellen gedurende de waarborgperiode (vijftien maanden) zou instaan. Daarna zou er nog het onderhoud van de helft van de stelen plaatsvinden. Men heeft tevens aangekondigd dat voor het onderhoud van de GEN-stellen zestig nieuwe personeelsleden in dienst zouden worden genomen.

Bevestigt u dat het onderhoud van de GEN-treinstellen in Charleroi voor extra banen zal zorgen? Zal deze werkplaats gemoderniseerd worden? De werkplaats is immers niet meer terdege uitgerust voor het onderhoud van de GEN-treinstellen, en meer bepaald voor het onderhoud van de wielen van de locomotieven zonder demontage.

03.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): In het bestek voor de aankoop van de GEN-treinstellen staat inderdaad dat het onderhoud tijdens de garantieperiode in de werkplaats van Charleroi zal worden uitgevoerd door NMBS-personeel, op kosten en onder de verantwoordelijkheid van de constructeur. Ook na het verstrijken van de garantietijd zal de NMBS

instaan voor het onderhoud, dat in Charleroi zal gebeuren.

Les aménagements éventuels de l'atelier devront être décidés lors du choix du type de matériel RER. L'atelier sera alors adapté pour assurer la maintenance de ce matériel spécifique. C'est aussi à ce moment que l'on pourra s'exprimer sur la question du personnel.

Over eventuele aanpassingen van de werkplaats zal beslist moeten worden bij de keuze van het type materieel voor de GEN-treinstellen. De werkplaats zal dan afgestemd worden op het onderhoud van dit specifieke materieel. Pas dan zal men zich ook kunnen uitspreken over het personeelsvraagstuk.

03.03 Olivier Chastel (MR) : Votre réponse n'est pas fameuse ! Je m'en contenterai, puisqu'elle vient de la SNCB. Néanmoins, je suis déçu.

03.03 Olivier Chastel (MR): Ik ben niet bepaald kapot van uw antwoord! Ik zal er niettemin genoeg mee nemen, want u verwoordt uiteindelijk het antwoord van de NMBS. Dat neemt niet weg dat ik teleurgesteld ben.

Mais vous ne m'avez pas répondu sur la question de principe de l'organisation de la conférence de presse d'un parlementaire à la SNCB.

U antwoordde echter niet op de principiële vraag betreffende de organisatie van een persconferentie door een parlementslid in de lokalen van de NMBS.

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Je l'ai fait aussi, il y a des années. Ce qui ne veut pas dire que c'est bien.

03.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik deed jaren geleden hetzelfde, wat niet wil zeggen dat het in orde is.

03.05 Olivier Chastel (MR) : Votre réponse est honnête! Mais les travaux seront-ils réalisés à cet atelier ?

03.05 Olivier Chastel (MR): Dat is ten minste een eerlijk antwoord. Betekent het echter dat de werken in die werkplaats zullen worden uitgevoerd?

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : C'est seulement pour l'entretien qu'on commencera les travaux.

03.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er worden uitsluitend werken uitgevoerd met het oog op het onderhoud.

03.07 Olivier Chastel (MR) : Mais aujourd'hui, il y a déjà un problème pour l'entretien des locomotives et des wagons ; on ne peut le faire sans en démonter les roues, car le mécanisme nécessaire manque.

03.07 Olivier Chastel (MR): Er doet zich vandaag al een probleem voor wat het onderhoud van de locomotieven en de treinstellen betreft; dat kan niet worden uitgevoerd zonder de wielen te demonteren, omdat het noodzakelijke mechanisme ontbreekt.

03.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Dans la restructuration de la SNCB, les ateliers forment les points les plus discutés, et les investissements tardent. Cela sera au cœur de la discussion à la fin de l'année sur le nouveau plan d'entreprise. Dans l'intervalle, je serais surpris qu'on y fasse beaucoup d'investissements.

03.08 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Bij de herstructurering van de NMBS staan de werkplaatsen het meest ter discussie en de investeringen blijven uit. Dit probleem zal centraal staan in de besprekingen over het nieuwe bedrijfsplan eind dit jaar. Het zou me verbazen dat er ondertussen nog veel wordt geïnvesteerd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application de Géoroute et Poststation à La Poste" (n° 7012)

04 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toepassing van Georoute en Poststation bij De Post" (nr. 7012)

04.01 Olivier Chastel (MR): En août 2004, 1 121 des 1 360 bureaux de poste se voyaient dotés du logiciel Poststation visant à faciliter les opérations

04.01 Olivier Chastel (MR): In augustus 2004 werden 1.121 van de 1.360 postkantoren uitgerust met het computersysteem PostStation. Dat strekt

au guichet. Au cours de la même période, le logiciel Géoroute était installé dans 359 des 600 bureaux en vue d'optimiser les tournées des facteurs. La mise en œuvre de ce second logiciel a pris du retard tandis que ce programme ne fait pas l'unanimité au sein du personnel de La Poste.

Pourriez-vous nous fournir des précisions relatives à l'état d'avancement des objectifs visés par les logiciels Poststation et Géoroute ? Compte tenu des difficultés évoquées, comment La Poste entend-elle répondre à ces écueils ?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Contrairement à vos affirmations, l'objectif visé par l'application du logiciel Poststation est atteint. En effet, les guichetiers consacrent désormais 35 % de leur temps à des opérations de nature commerciale, contre 28 % auparavant.

Le logiciel Géoroute a également permis d'accroître de 15 % l'efficacité des facteurs. Cet important gain de temps a participé à la rentabilité de La Poste au cours des années 2004 et 2005.

A noter que les routes n'avaient plus été adaptées depuis sept ou huit ans et que l'effort à consentir a dès lors été plus grand. Actuellement, quelque soixante personnes apportent encore leur aide au personnel de l'entreprise.

Si des plaintes se font entendre, il faut aussi tenir compte des clients heureux et silencieux.

Le bilan global de Géoroute est largement positif.

04.03 Olivier Chastel (MR) : Pourriez-vous être plus précis sur l'état d'avancement dans les bureaux de La Poste ?

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : L'application des deux logiciels a commencé dans tous les bureaux mais elle n'est pas encore achevée partout. Actuellement, une vingtaine de bureaux de La Poste bénéficient de l'aide temporaire de cinquante-huit agents supplémentaires.

L'incident est clos.

05 Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'absentéisme à La Poste" (n° 6890)

ertoe de loketverrichtingen te vereenvoudigen. In diezelfde periode werd ook de Georoute-software geïnstalleerd in 359 van de 600 postkantoren op de lijst. Bedoeling van die software is de rondes van de postbodes te optimaliseren. De implementatie van Georoute heeft enige vertraging opgelopen, en niet iedereen bij De Post is trouwens even blij met die toepassing.

Kan u nadere toelichting verstrekken over de stand van zaken met betrekking tot de doelstellingen van PostStation en Georoute? Hoe denkt De Post, gelet op voormelde moeilijkheden, de pijnpunten weg te werken?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In tegenstelling tot wat u beweert, werd de doelstelling van de applicatie PostStation intussen bereikt. De loketbeambten besteden nu 35 procent van hun arbeidstijd, tegen 28 procent vroeger, aan commerciële verrichtingen.

Dankzij de Georoute-software werd bovendien de efficiëntie van de postbodes met 15% verbeterd. Die belangrijke tijdswinst heeft tot de rentabiliteit van De Post in de jaren 2004 en 2005 bijgedragen.

Hierbij valt op te merken dat de rondes sinds zeven of acht jaar niet meer waren gewijzigd en dat er dus een grotere inspanning moest worden geleverd. Het personeel van het bedrijf krijgt momenteel nog hulp van een zestigtal personen.

Het regent inderdaad klachten, maar men mag niet vergeten dat de tevreden klanten zelden iets van zich laten horen.

De eindbalans van Georoute is echter uitermate positief.

04.03 Olivier Chastel (MR): Kan u meedelen hoever de installatie van de systemen in de postkantoren is gevorderd?

04.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Alle postkantoren worden thans met beide systemen uitgerust maar die operatie is nog niet overal afgerond. Momenteel kunnen een twintigtal postkantoren tijdelijk een beroep doen op 58 bijkomende beambten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ziekteverzuim bij De Post" (nr. 6890)

05.01 **Éric Massin** (PS): Dans le cadre du projet *Customer first*, "un avenir pour la Poste", il est apparu que le taux d'absentéisme pour cause de maladies est passé de 9,7 % en 2003 à 8,8 en 2004.

En réponse à une question que je vous avais posée sur l'absence moyenne des agents en Hainaut, vous déclariez l'année dernière que La Poste affinait son analyse en vue d'élaborer des solutions appropriées à ce problème structurel.

Pourriez-vous nous renseigner sur les mesures qui ont été mises en place en 2004 ainsi que sur leur impact sur le taux d'absentéisme général ?

Au regard des importantes disparités régionales, pourriez-vous nous dire si des mesures adaptées ont été envisagées en fonction des particularités locales ?

Ainsi, il semble que la région de Charleroi présente une diminution du taux d'absentéisme supérieure à la moyenne nationale. Est-ce le fruit d'une recette locale ? Si tel est le cas, La Poste a-t-elle identifié ces mesures et compte-t-elle les transférer vers d'autres bureaux ?

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Le taux d'absentéisme est effectivement passé de 9,7 % en 2003 à 8,8 % en 2004. Ces résultats sont le fruit d'une étroite collaboration entre les différentes entités de l'entreprise. Les entités présentant les taux d'absentéisme les plus élevés sont assez logiquement celles qui présentent les diminutions les plus importantes.

Ces diminutions reposent d'une part, sur des actions nationales telles que l'instauration d'un dialogue approprié avec les managers de terrain, la simplification des procédures maladies ou l'accompagnement social systématique des malades après quarant-cinq jours. D'autre part, la philosophie globale de La Poste a également pris la forme d'actions régionales, zonales et locales telles que l'instauration d'une concertation systématique entre tous les managers opérationnels, la recherche de solutions individuelles et une gestion plus adéquate de l'octroi de congés.

Dès lors, le suivi plus rapproché de ses malades a permis à La Poste de diminuer le taux d'absentéisme au sein de son personnel en 2004.

L'incident est clos.

06 **Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises**

05.01 **Eric Massin** (PS): In het kader van het project "Customer first: De Post, een bedrijf met toekomst" is gebleken dat het ziekteverzuim bij De Post is gedaald van 9,7 procent in 2003 tot 8,8 procent in 2004.

In antwoord op een vraag die ik u stelde over de gemiddelde afwezigheid van het postpersoneel in Henegouwen, verklaarde u vorig jaar dat De Post haar analyse verfijnde met de bedoeling gepaste oplossingen voor dat structurele probleem uit te werken.

Welke maatregelen werden in 2004 genomen en welke invloed hadden ze op het ziekteverzuim in het algemeen?

Werd, in het licht van de grote regionale verschillen, aan specifieke maatregelen gedacht die met de plaatselijke toestand rekening houden?

Zo zou het ziekteverzuim in Charleroi sterker zijn gedaald dan het nationaal gemiddelde. Bestaat daarvoor een plaatselijk recept? Zo ja, is De Post nagegaan welke maatregelen daar werden genomen en is ze van plan ze ook in andere kantoren toe te passen?

05.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Het ziekteverzuim is inderdaad van 9,7 procent in 2003 naar 8,8 procent in 2004 gedaald. Die resultaten zijn te danken aan een nauwe samenwerking tussen de verschillende afdelingen van het bedrijf. In de afdelingen waar het ziekteverzuim het hoogst was, wordt logischerwijze nu ook de sterkste daling vastgesteld.

Die daling is enerzijds aan een aantal nationale maatregelen, zoals een gerichte dialoog met de terreinmanagers, de vereenvoudiging van de ziekteprocedures of de systematische sociale begeleiding van de zieken na 45 dagen, te danken. Anderzijds werd ook een aantal regionale, zonale en lokale maatregelen genomen. Zo werd een systematisch overleg tussen alle operationele managers in het leven geroepen, werd naar individuele oplossingen gezocht en werd de toekenning van de vakantiedagen gerationaliseerd.

Door de zieken meer van nabij te volgen, is De Post erin geslaagd het ziekteverzuim bij zijn personeel in 2004 terug te dringen.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en**

publiques sur "les freins de voie de la gare de Monceau" (n° 7005)

06.01 **Éric Massin** (PS) : En réponse à une question que je vous posais en décembre dernier relativement à la mise en travaux des freins de voie de la gare de triage de Monceau-sur-Sambre, vous confirmiez que le nouveau plan de transport prévoyait la modernisation des freins de voie de Monceau entre 2004 et 2007, pour un montant évalué à 16 millions d'euros, dont 300.000 étaient prévus en 2005. Pour rappel, cette modernisation constitue une des priorités de B-Cargo.

Il semble que la mise en travaux ne respectera pas les délais initialement prévus puisque la direction entend faire coïncider ce projet avec celui portant rectification des trente-deux voies du faisceau de triage. Or, ce dernier dossier ne comporte encore aucune étude, cahier de charges ou appel d'offres.

Les raisons invoquées pour justifier cette option résident dans l'inutilité des nouveaux freins de voies en l'absence de rectifications ainsi que l'existence d'un risque de non réception de l'ouvrage, aussi paradoxal que cela puisse paraître. Le projet global serait ainsi reporté à 2009.

Pourriez-vous nous fournir des précisions sur ce dossier ?

Le report du projet global ne risque-t-il pas d'avoir un impact sur le développement du couloir Anvers-France ?

Ne vaudrait-il pas mieux découpler les deux projets et prévoir une réception intermédiaire de la partie freins de voie ? Une réception globale du projet ne pourrait-elle pas être envisagée lorsque les voies seront rectifiées ?

Si la rectification des trente-deux voies du faisceau de triage est indispensable, quelles sont les perspectives de réalisation de cette rectification ainsi que les engagements budgétaires à réaliser ?

06.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Bien que la société Infrabel soit consciente de l'importance de la modernisation des freins de voie de Monceau pour le développement de B-Cargo et du trafic de marchandises du groupe SNCB, le fonctionnement optimal du triage automatisé requiert un tracé et un profil en long correct des courbes de départ et des alignements de ces voies ainsi qu'un bon isolement et une géométrie stable.

Overheidsbedrijven over "de railremmen in het station van Monceau" (nr. 7005)

06.01 **Eric Massin** (PS): In antwoord op een vraag die ik u in december jongstleden over de werken aan de railremmen van het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre stelde, bevestigde u dat het nieuwe vervoersplan voorziet in de modernisering van de railremmen van Monceau tussen 2004 en 2007, voor een bedrag dat op 16 miljoen euro wordt geraamd, waarvan 300.000 euro in 2005 zouden worden besteed. Ter herinnering: die modernisering is een van de prioriteiten van B-Cargo.

Het lijkt erop dat men zich in het kader van die werken niet aan het oorspronkelijke tijdschema zal kunnen houden, aangezien de directie dat project gelijktijdig wil uitvoeren met het plan tot verbetering van de ligging van de 32 sporen van de rangeerbundel. Voor dat laatste dossier werd echter nog geen enkele studie uitgevoerd, geen enkel bestek opgesteld en nog geen enkele aanbesteding uitgeschreven.

De redenen die worden aangehaald om die keuze te rechtvaardigen, schuilen in het feit dat nieuwe railremmen nutteloos zijn als de ligging van de sporen niet wordt verbeterd, alsook in het bestaan van een risico van niet-oplevering van de werken, hoe paradoxaal zulks ook moge lijken. Het project in zijn geheel zou aldus tot 2009 worden uitgesteld. Kan u ons meer toelichtingen over dat dossier verstrekken?

Dreigt het uitstellen van het project in zijn geheel geen effect op de ontwikkeling van de corridor Antwerpen-Frankrijk te hebben?

Zou men niet beter de beide projecten loskoppelen en voorzien in een tussentijdse oplevering van de werken met betrekking tot de railremmen? Zou een algehele oplevering van het project niet kunnen worden overwogen zodra de ligging van de sporen werd verbeterd?

Als een verbetering van de ligging van de 32 sporen van de rangeerbundel onontbeerlijk is, wat zijn dan de vooruitzichten met betrekking tot de realisatie ervan en welke budgettaire vastleggingen zijn daartoe noodzakelijk?

06.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Hoewel Infrabel zich bewust is van het belang van de modernisering van de railremmen in Monceau voor de ontwikkeling van B-Cargo en het goederenvervoer van de NMBS-groep, zijn er een aantal voorwaarden voor een optimale werking van het automatische rangeersysteem: een deugdelijk tracé en een goede langsdoorsnede van de bogen van de vertreksporen, een goede spoorligging,

L'adaptation des voies existantes est nécessaire, entraînant ainsi une augmentation du coût du projet estimée à quelque sept millions d'euros.

Le calendrier d'exécution des freins de voie prévoit la préparation des documents d'adjudication en octobre 2005, l'approbation de l'offre et la commande en avril 2006, l'étude d'exécution par l'adjudicataire en septembre 2006, la fabrication et les travaux de la première phase entre octobre 2006 et juin 2007 et ceux de la deuxième phase entre août 2007 et avril 2008.

Les travaux d'adaptation des voies seront réalisés par des entreprises séparées en 2006 et en 2007. Ces travaux seront menés parallèlement à ceux des nouveaux freins de voie et s'achèveront à la mi-2008.

06.03 **Éric Massin (PS)** : Je me réjouis d'apprendre que l'agenda des travaux respectera les délais prévus.

L'incident est clos.

07 **Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne 124 Charleroi-Bruxelles" (n° 7006)**

07.01 **Éric Massin (PS)** : J'ai interpellé M. Landuyt sur l'impossibilité matérielle de mettre à quatre voies l'ensemble de la ligne 124 reliant Charleroi à Bruxelles. Précédemment, j'avais déjà eu l'occasion de vous poser une question à propos de la volonté de la SNCB de mettre les grandes villes à trente minutes de Bruxelles. Je vous avais dit que le projet RER augmenterait le trafic sur cette ligne, et que la durée du trajet entre Charleroi et Bruxelles augmenterait également plus que probablement. Quels sont les autres scénarios possibles et actuellement à l'étude? On avait évoqué une nouvelle ligne 124**bis** qui aurait pu se raccrocher à la ligne 96 Mons-Bruxelles. On évitait ainsi le virage de Forest, et donc l'impossibilité de passer à quatre voies entre Linkebeek et Bruxelles-Midi, ainsi que la surcharge RER.

L'avantage de cette alternative serait de relier La Louvière à cette ligne via Manage. Le coût estimé par la SNCB de ce scénario serait de 21 milliards d'anciens francs. Le coût de l'option privilégiée aujourd'hui s'élève à 24 milliards. Dès lors, ne

goed geïsoleerde sporen en een stabiele geometrie. De bestaande sporen moeten worden aangepast, wat de kosten voor het project met naar schatting zeven miljoen euro zal doen oplopen.

Het tijdpad voor de plaatsing van de railremmen ziet er als volgt uit: voorbereiding van de aanbestedingsdocumenten in oktober 2005, goedkeuring van de offerte en bestelling in april 2006, uitvoeringsstudie door de opdrachtnemer in september 2006, fabricage en werkzaamheden voor de eerste fase tussen oktober 2006 en juni 2007 en de tweede fase tussen augustus 2007 en april 2008.

De werken voor de aanpassing van de sporen zullen door afzonderlijke firma's worden uitgevoerd in 2006 en 2007. Die werkzaamheden zullen tegelijk met de werken aan de nieuwe railremmen worden uitgevoerd, en moeten medio 2008 klaar zijn.

06.03 **Eric Massin (PS)**: Ik verheug er mij over dat men zich aan de vooropgestelde termijnen zal houden wat de planning van de werken betreft.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "lijn 124 Charleroi-Brussel" (nr. 7006)**

07.01 **Eric Massin (PS)**: Ik heb de heer Landuyt geïnterpelleerd over de materiële onmogelijkheid om lijn 124 Charleroi-Brussel in haar geheel op vier sporen te brengen. Ik stelde u reeds eerder een vraag over de wens van de NMBS om de treinrit tussen Brussel en de grote steden tot dertig minuten te herleiden. Ik zei u toen dat het GEN-project het verkeer op die lijn zou doen stijgen en dat de duur van het traject tussen Charleroi en Brussel eveneens meer dan waarschijnlijk zou toenemen. Wat zijn de andere mogelijke scenario's die momenteel ter studie liggen? Er werd gewag gemaakt van een nieuwe lijn 124**bis** die op lijn 96 Bergen-Brussel had kunnen aansluiten. Op die manier vermeed men de bocht van Vorst, de onmogelijkheid om het baanvak Linkebeek-Brussel-Zuid op vier sporen te brengen evenals de overbelasting als gevolg van het GEN.

Dat alternatief biedt het voordeel dat La Louvière via Manage een verbinding krijgt met die lijn. De NMBS raamt de kosten van dat scenario op 21 miljard oude Belgische franken. De optie die momenteel de voorkeur geniet, heeft een

serait-il pas possible de déplacer non seulement les IC/IR mais aussi une partie du fret sur cette nouvelle ligne et d'éviter ainsi l'aménagement des voies de la ligne 124 ? Compte tenu de la différence de coût, quelles seraient les raisons qui pourraient justifier le choix de l'option de l'aménagement de la ligne 124 plutôt qu'une nouvelle ligne 124bis ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le projet de RER augmentera le trafic sur la ligne 124 principalement sur le tronçon entre Nivelles et Linkebeek. Cela nécessite la construction d'une troisième et d'une quatrième voies. La ligne Gand-Bruxelles jouit d'une grande vitesse grâce à ces voies supplémentaires. Il s'agit d'un choix politique. On a décidé en Flandre de mettre le TGV sur les voies existantes. Au niveau francophone, notamment entre Liège et Bruxelles, on a choisi une voie séparée. Cela a entraîné un retard pour des troisièmes et quatrièmes voies sur d'autres lignes.

De même, Anvers ne jouit pas encore du même confort que Gand ou Louvain. La mise à quatre voies de ce tronçon de la ligne 124 sera accompagnée d'une augmentation de vitesse maximale et d'une meilleure fluidité du trafic, avec en conséquence un effet bénéfique sur les horaires. Les travaux de modernisation de ce tronçon de la ligne devraient débuter en 2006 et s'achever en 2012.

La nouvelle ligne 124bis a fait l'objet d'une étude de faisabilité réalisée par des experts indépendants. Celle-ci ne retient pas cette alternative car cette solution rejeterait des trains supplémentaires sur la ligne 96, diminuerait la qualité de la desserte de Nivelles-Est et de Braine-l'Alleud et exigerait l'inscription d'un nouveau tracé ferroviaire.

07.03 Éric Massin (PS): La mise à quatre voies n'est pas possible après Linkebeek. Il y aura donc impossibilité d'augmenter la vitesse de trafic sur cette voie. Pour la desserte Bruxelles-Liège, il y a également eu des choix techniques. Je regrette que la SNCB annonce que toutes les grandes villes de Belgique seront à trente minutes au maximum de Bruxelles alors que ce ne sera pas le cas pour Charleroi. Il existe pourtant des solutions techniques comme la ligne 124bis.

L'incident est clos.

kostenplaatje van 24 miljard. Is het derhalve niet mogelijk om niet alleen de IC/IR-treinen maar ook een gedeelte van het goederenvervoer te verplaatsen naar de nieuwe lijn, om op die manier de aanpassing van de sporen van lijn 124 te vermijden? Om welke redenen zou men, gezien het kostenplaatje, alsnog voor een aanpassing van lijn 124 willen kiezen en niet voor de aanleg van een nieuwe lijn 124bis?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Tengevolge van het GEN zal het verkeer op lijn 124 toenemen, inzonderheid op het baanvak Nijvel-Linkebeek. Vandaar de noodzaak om een derde en een vierde spoor aan te leggen. Dankzij die extra sporen kan er op de lijn Gent-Brussel snel gereden worden. Het is een politieke keuze. In Vlaanderen heeft men beslist om de HST op de bestaande sporen te laten rijden. De Franstaligen hebben voor een apart spoor geopteerd, meer bepaald tussen Luik en Brussel. Dat heeft voor de nodige vertraging gezorgd bij de aanleg van het derde en het vierde spoor op andere lijnen.

In Antwerpen geniet men nog niet hetzelfde comfort als in Gent of Leuven. Het op vier sporen brengen van dat baanvak van lijn 124 zal vergezeld gaan van een verhoging van de maximumsnelheid en een betere doorstroming van het verkeer, wat een gunstig effect op de dienstregelingen zal hebben. De moderniseringswerken op dat baanvak van de lijn zouden in 2006 moeten aanvangen en in 2012 moeten zijn afgerond.

Onafhankelijke deskundigen hebben een haalbaarheidsstudie met betrekking tot de nieuwe lijn 124bis uitgevoerd. In die studie wordt die alternatieve oplossing niet in aanmerking genomen, want daardoor zouden er extra treinen komen te rijden op lijn 96, zou de kwaliteit van het treinaanbod in Nijvel-Oost en Eigenbrakel verminderen en zou er een nieuw spoorwegtracé moeten komen.

07.03 Eric Massin (PS): Het op vier sporen brengen is niet mogelijk na Linkebeek. Op dat baanvak zal de snelheid van het verkeer dus onmogelijk kunnen worden verhoogd. Ook voor de verbinding Brussel-Luik moesten technische keuzes gemaakt worden. Ik vind het jammer dat de NMBS aankondigt dat Brussel vanuit alle grote steden van België in minder dan een half uur zal kunnen bereikt worden, terwijl dat niet zo zal zijn voor Charleroi. Er bestaan nochtans technische oplossingen zoals lijn 124bis.

Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du projet relatif à la construction et à la modernisation des centres de tri postaux" (n° 7021)

08.01 Valérie De Bue (MR): La Poste a entamé la modernisation des centres de tri. Les exigences de La Poste concernaient l'achèvement du grosœuvre des nouveaux bâtiments dans douze mois et la disponibilité dans vingt-quatre mois. Quel est l'état d'avancement de la réalisation des quatre nouveaux centres et de la modernisation de Bruxelles X ? Nous devrions peut-être envisager une visite de la commission sur le site.

08.02 Johan Vande Lanotte , ministre (*en français*) : Le contrat a été signé le 13 février 2004 mais ce n'est qu'à partir du 5 juillet 2004, date à laquelle a été donné l'ordre d'entamer les travaux, que commence à courir le délai d'exécution maximum de vingt-cinq mois pour la réalisation clef sur porte des quatre centres de tri.

Des travaux de terrassement et de fondation plus importants qu'initialement prévu, puisque La Poste n'avait pas encore trouvé les terrains nécessaires, ont forcé La Poste et le consortium à rallonger le planning d'exécution de douze semaines.

Les quatre centres de tri devraient être réceptionnés avant le 28 octobre 2006.

A Gand et Charleroi, les travaux entamés avancent normalement et les mises en service sont respectivement prévues pour mai et juillet 2006.

Les chantiers d'Anvers et Liège devraient démarrer dès réception des permis de bâtir. La mise en service du centre d'Anvers est prévue pour octobre 2006, tandis que celle de Liège pourrait prendre quelques semaines de retard car des travaux d'aménagement du zoning empêchent actuellement La Poste d'accéder au site.

Le projet de modernisation de Bruxelles X est actuellement dans la phase de remise des offres techniques et commerciales par les firmes impliquées.

La Poste est disposée à organiser une visite-présentation du projet des nouveaux centres de tri pour les parlementaires concernés de cette

08 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voortgang van het plan inzake de bouw en de modernisering van de postsorteercentra" (nr. 7021)

08.01 Valérie De Bue (MR): De Post is begonnen met de modernisering van de sorteercentra. De Post had geëist dat de ruwbouw van de nieuwe gebouwen binnen 12 maanden diende afgewerkt te zijn en dat de gebouwen binnen 24 maanden in gebruik konden worden genomen. Hoever is de bouw van de vier nieuwe centra opgeschoten? Hoever staat het met de modernisering van Brussel X? Het is misschien nuttig dat de commissie de kans krijgt de bouwerven te bezoeken.

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De overeenkomst werd op 13 februari 2004 ondertekend, maar de maximumtermijn van 25 maanden voor de volledige afwerking van de vier sorteercentra begon pas op 5 juli 2004 te lopen. Op die datum werd immers de opdracht tot uitvoering van de werken gegeven.

De Post beschikte bij de ondertekening van de overeenkomst nog niet over de nodige terreinen zodat de grond- en funderingswerken vertraging opliepen. Daardoor waren De Post en het consortium gedwongen om de uitvoeringstermijn met twaalf weken te verlengen.

De vier sorteercentra zouden vóór 28 oktober 2006 moeten worden opgeleverd.

De werken in Gent en Charleroi verlopen volgens schema en de gebouwen zullen respectievelijk in mei en juli 2006 in gebruik worden genomen.

In Antwerpen en Luik zouden de werken moeten beginnen zodra de bouwvergunningen afgegeven worden. Als alles volgens de plannen verloopt, zal het centrum van Antwerpen in oktober 2006 in gebruik genomen worden. In Luik zou een en ander enkele weken vertraging kunnen oplopen omdat De Post momenteel geen toegang heeft tot de bouwplaats wegens werkzaamheden in de industriezone.

De plannen voor de modernisering van Brussel X zitten momenteel in de fase van de indiening van de technische en commerciële offertes door de betrokken firma's.

De Post is bereid een bezoek met een presentatie van het project voor de nieuwe postsorteercentra te organiseren ten behoeve van de parlementsleden

commission.

van deze commissie die hiervoor interesse betonen.

08.03 Valérie De Bue (MR) : Pouvez-vous me rappeler pour quand est prévue la fin des travaux pour Bruxelles X ?

08.03 Valérie De Bue (MR): Wanneer zouden de werkzaamheden voor Brussel X ook alweer beëindigd moeten zijn?

08.04 Johan Vande Lanotte , ministre (*en français*) : Je pense qu'il s'agit des mêmes délais que pour les autres centres, soit octobre 2006.

08.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ik geloof dat de termijnen dezelfde zijn als voor de andere centra, namelijk oktober 2006.

08.05 Valérie De Bue (MR) : Nous conviendrons donc d'une date avec les responsables de La Poste.

08.05 Valérie De Bue (MR): We zullen samen met de mensen van De Post een datum afspreken.

Le **président**: Je propose cependant que ceci se fasse après les congés.

De **voorzitter**: Ik stel evenwel voor dit na het reces te doen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le contrat de gestion de la SNCB" (n° 7041)

09 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beheerscontract van de NMBS" (nr. 7041)

09.01 Olivier Chastel (MR): Un journaliste francophone m'a faxé une version du contrat de gestion de la SNCB, ce qui prouve que le texte existe. Lorsque j'ai introduit cette question, nous ne savions pas encore que nous pourrions entendre les responsables de la SNCB. C'est désormais chose faite puisque nous avons eu une rencontre très intéressante la semaine passée.

09.01 Olivier Chastel (MR): Een Franstalige journalist faxte mij een versie van het beheerscontract van de NMBS, wat bewijst dat de tekst bestaat. Toen ik deze vraag indiende, wisten wij nog niet dat wij de verantwoordelijke personen van de NMBS konden horen. Dat is ondertussen gebeurd vermits wij vorige week een zeer interessante ontmoeting met hen hebben gehad.

Dans le contrat de gestion, un article concernant les TGV régionaux énumère les lignes Thalys prises en charge par la SNCB en indiquant que pour 2005-2007, les lignes régionales décrites seraient pérennisées.

In het beheerscontract worden in een artikel met betrekking tot de gewestelijke HST de Thalyslijnen opgesomd waarvoor de NMBS instaat, en wordt verder aangegeven dat voor 2005-2007 de beschreven gewestelijke lijnen zouden worden gehandhaafd.

Peut-on cesser de se demander chaque année, jusqu'en 2007, si ces lignes TGV et Thalys seront ou non gardées en activité d'après leur rentabilité ?

Moeten we ons nu eindelijk niet meer elk jaar tot 2007 afvragen of die HST- en Thalyslijnen al dan niet behouden worden op grond van hun rendabiliteit?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Les sept millions d'euros attribués au TGV Thalys ne sont pas la pérennisation juridique de ces lignes. En effet, la SNCB pourra toujours dire que ce budget n'est pas suffisant pour couvrir l'ensemble de ses déficits. Mais ces sept millions d'euros doivent permettre de rentabiliser le Thalys pour toute la durée du contrat de gestion. Le Thalys est donc acquis jusqu'en 2007. Concernant l'Eurostar vers Londres, j'ai demandé un plan pour la fin de l'année mais je reste sceptique quant à sa réussite.

09.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): De zeven miljoen euro die werden toegekend aan de Thalys HST betekenen niet het juridisch voortbestaan van die lijnen. De NMBS kan immers steeds beweren dat dit budget onvoldoende is om al haar tekorten te dekken. Maar die zeven miljoen euro moeten een rendabele Thalys mogelijk maken voor de volledige duur van het beheerscontract. De Thalys is dus verworven tot 2007. Wat de Eurostar naar Londen betreft, heb ik een plan gevraagd voor het einde van het jaar maar ik blijf sceptisch ten opzichte van het welslagen ervan.

09.03 Olivier Chastel (MR) : Merci pour cette réponse plus claire que celle de mercredi dernier.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 7076)**

- **M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les magasins postaux" (n° 7125)**

10.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): A l'occasion d'une visite de travail, la commission a enregistré des réactions enthousiastes au projet Points Poste, dans le cadre duquel des grandes surfaces, des magasins de journaux et des agences bancaires ont été dotés d'un point de vente de La Poste. L'opération va même être étendue et c'est une bonne nouvelle puisque l'on va ainsi rapprocher les services postaux de l'utilisateur.

Comment détermine-t-on le lieu d'implantation de ces nouveaux magasins postaux ? Je rappelle que les fermetures de bureau de poste n'ont pas toujours obéi à des critères logiques. Quel sera l'effet de ces Points Poste sur les bureaux de poste ordinaires ? Ces derniers vont-ils perdre des clients et, partant, des emplois ? Un magasin peut-il assurer la continuité du service ?

10.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Mes questions se situent dans le prolongement des précédentes. De nouveaux magasins postaux ouvriront-ils leurs portes dès ce mois-ci ? Combien y en aura-t-il dans l'arrondissement Gand-Eeklo et comment seront-ils répartis ?

10.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : On a recherché une dispersion maximum des magasins postaux, notamment en fonction de la densité de population, et recherché divers types, sans qu'il soit question d'une approche planifiée sur le modèle communiste. Des discussions sont menées avec des partenaires privés intéressés pour voir où se situent les possibilités.

Une première analyse a montré que les bureaux de poste ordinaires n'ont pas à souffrir des magasins postaux, au contraire. Le projet confère à La Poste dans son ensemble une image plus positive.

09.03 Olivier Chastel (MR): Ik dank u voor dit antwoord dat duidelijker is dan dat van verleden woensdag.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- **de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de PostPunten" (nr. 7076)**

- **de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "postwinkels" (nr. 7125)**

10.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Met deze commissie hebben we tijdens een werkbezoek enthousiaste reacties opgevangen op het PostPunten-project, waarbij warenhuizen, krantenwinkels en bankkantoren een verkooppunt van De Post kregen. De operatie zal zelfs worden uitgebreid en dat is goed nieuws, want zo brengt men postdiensten dicht bij de gebruikers.

Hoe bepaalt men de locaties van de nieuwe postwinkels? Ik herinner eraan dat de sluiting van postkantoren niet altijd volgens logische criteria verliep. Wat is het effect van deze PostPunten op de gewone postkantoren? Verliezen zij cliënteel en dus misschien ook werknemers? Kan een winkel wel een continue dienstverlening verzekeren?

10.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijn vragen liggen in dezelfde lijn. Zullen er deze maand al nieuwe postwinkels openen? Hoeveel van dergelijke winkels komen er in het arrondissement Gent-Eeklo en hoe zal de spreiding gebeuren?

10.03 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Men heeft gestreefd naar een maximale spreiding van de postwinkels, onder meer op basis van bevolkingsdichtheid, en gezocht naar verschillende types, maar van een communistische planmatige aanpak is geen sprake. Er wordt gepraat met geïnteresseerde privé-partners om te zien waar wat voor mogelijkheden liggen.

De gewone postkantoren hebben blijkens een eerste analyse geen last van de postwinkels, integendeel zelfs. Het project geeft De Post in haar geheel een positiever imago.

Si un magasin ne peut assurer un service continu, des accords seront conclus avec des bureaux de poste ou des magasins postaux situés à proximité.

En deux ans, deux cents magasins postaux devraient être créés, et certains remplaceront des bureaux de poste.

Il sera également procédé à des tests dans la région de Gand-Eeklo mais certains emplacements font encore l'objet de négociations. Juillet est le mois de référence mais ce pourrait aussi être septembre.

10.04 Philippe De Coene (sp.a-spirit) : Je me félicite de ce que la logique politique rejoigne la logique des entreprises et des consommateurs. Les magasins postaux doivent être implantés prioritairement dans les localités où de petits bureaux de poste ont été fermés. La mesure sera bénéfique au consommateur comme à La Poste.

10.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Je partage cet avis. Les magasins postaux peuvent résoudre les problèmes qui se posent dans certains quartiers de Gand où la distribution du courrier laisse à désirer.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Greta D'hondt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les infrastructures pour personnes handicapées dans les gares dans la région située entre la Dendre et le Pays de Waas" (n° 7112)

11.01 Greta D'hondt (CD&V) : Les gares de la région Dendre - Pays de Waas laissent encore beaucoup à désirer en matière d'infrastructures pour personnes handicapées. Le quai y est souvent fort bas et il n'y est prévu aucune rampe mobile, ni chaise roulante, ni toilette adaptée, ni ascenseur ou escalier roulant. Seule la gare de Sint-Niklaas a été adaptée après d'importants travaux de rénovation. En outre, les gares comptent de moins en moins de personnel, de sorte que les personnes handicapées ne peuvent plus être aidées à monter dans le train.

Quel budget a été affecté à l'amélioration des gares dans le programme d'investissement en cours ? Combien de gares seront-elles rénovées ? Lesquelles ? Tient-on compte de la situation des personnes handicapées ? Ces personnes ont-elles voix au chapitre ? Quelles sont les perspectives

Als een winkel geen continue dienst kan verlenen, worden er afspraken gemaakt met de postkantoren of postwinkels in de nabijheid.

Op twee jaar zullen we naar honderd postwinkels evolueren, gedeeltelijk in vervanging van postkantoren.

Ook in de regio Gent-Eeklo zullen tests gebeuren, maar over aantal en locatie wordt nog onderhandeld. Juli is de streefdatum, maar het kan ook september worden.

10.04 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Het is goed dat de politieke logica samengaat met de bedrijfs- en consumentenlogica. De postwinkels moeten prioritair worden ingeplant waar kleinere postkantoren werden gesloten. Zowel de consument als De Post varen daar wel bij.

10.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik sluit mij daarbij aan. In sommige Gentse wijken waar de postbedeling te wensen overlaat, kunnen de postwinkels de problemen oplossen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gehandicaptenvoorzieningen in de spoorwegstations in het land van Waas en Dender" (nr. 7112)

11.01 Greta D'hondt (CD&V): De spoorwegstations in de regio Waas en Dender laten nog veel te wensen over inzake gehandicaptenvoorzieningen. Dikwijls is er een laag perron, geen mobiele helling, geen rolstoel, geen aangepast toilet, noch een lift of een roltrap. Alleen het station van Sint-Niklaas is na een grondige renovatie aangepast. Bovendien is er in de stations steeds minder personeel aanwezig, zodat gehandicapten niet meer op de trein geholpen kunnen worden.

Hoeveel geld werd in het lopende investeringsprogramma uitgetrokken voor de verbetering van de stations? Hoeveel stations worden gerenoveerd? Welke? Wordt aandacht besteed aan de gehandicapten? Krijgen zij inspraak in het beleid? Wat zijn de perspectieven

pour les gares de la région Dendre - Pays de Waas ?

voor de stations in de regio Waas en Dender?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Il existe une liste de nonante-trois gares qui doivent être rendues accessibles aux personnes handicapées. Le programme d'investissement ne prévoit pas de budget particulier à cet effet. Les adaptations doivent toujours se faire dans le cadre de profondes rénovations ou de nouvelles constructions.

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er is een lijst van 93 stations die toegankelijk moeten worden gemaakt voor gehandicapten. Er is daarvoor geen apart budget gepland in het investeringsprogramma. De aanpassingen gebeuren steeds in het kader van grondige renovatie of nieuwbouw.

D'ici 2008, vingt-quatre des cinquante gares principales auront dû rendre leurs quais accessibles aux moins-valides. Dans ces vingt-quatre gares, la SNCB garantit également une aide aux personnes handicapées.

Tegen 2008 moeten de perrons van 24 van de vijftig belangrijkste stations toegankelijk zijn. De NMBS garandeert in die 24 stations ook bijstand aan de gehandicapten.

A Alost, un *Master Plan* est en cours d'élaboration pour la gare et ses abords mais le calendrier n'est pas encore connu. A Termonde, on a récemment construit de nouveaux sanitaires, y compris une toilette adaptée aux personnes handicapées.

In Aalst wordt gewerkt aan een masterplan voor het station en de omgeving, maar de timing is nog niet gekend. In Dendermonde werd recent nieuw sanitair gebouwd, inclusief een voor gehandicapten aangepast toilet.

Lors du réaménagement des gares ou abords de gares, il est toujours tenu compte des équipements adaptés aux personnes handicapées, qui sont inclus dans le dossier d'adjudication. Depuis 2001, il y a des concertations régulières avec le Conseil supérieur des personnes handicapées, afin de pouvoir dégager un certain nombre de normes.

Bij de aanpassing van de stations of de stationsomgevingen wordt steeds rekening gehouden met de gehandicaptenvoorzieningen en dat wordt in het aanbestedingsdossier opgenomen. Sinds 2001 is er regelmatig overleg met de Hoge Raad voor Personen met een Handicap, zodat een aantal normen kon worden vastgelegd.

Lorsque la mise en œuvre de ces normes suscite des difficultés, une proposition est soumise à l'avis du Conseil. Le projet de Sint-Niklaas a notamment été présenté de cette manière.

Indien de implementatie van de normen voor problemen zorgt, legt men een voorstel voor advies voor aan de Hoge Raad. Onder meer het project in Sint-Niklaas werd zo voorgelegd.

La SNCB rendra les gares les plus accessibles possibles aux moins-valides dans le cadre d'importants travaux de rénovation. Indépendamment des équipements des gares, la direction Voyageurs prévoit la possibilité d'apporter, sur simple demande, une aide à des voyageurs à mobilité réduite, ainsi que la constitution d'un *call center* national qui cherchera des solutions aux problèmes éventuels, en collaboration avec les voyageurs à mobilité réduite.

De NMBS zal in het kader van grondige renovatiewerken de stations zo toegankelijk mogelijk maken voor mindervaliden. Onafhankelijk van de uitrusting van de stations voorziet de directie Reizigers in de mogelijkheid om op eenvoudige vraag hulp te bieden aan minder mobiele reizigers en in de oprichting van een nationaal *Call Center* dat samen met de minder mobiele reizigers oplossingen zal zoeken voor mogelijke problemen.

11.03 Greta D'hondt (CD&V): Dans la région Dendre-Pays de Waas, trois des vingt gares seront réaménagées. C'est largement insuffisant. Si l'on préconise des transports en commun accessibles, on ne peut demander aux personnes handicapées de se déplacer vers les grandes gares. Dans de nombreux cas, des réaménagements limités d'une partie du quai suffisent. Selon les calculs effectués par ma commune, le coût n'est pas excessif. Nous

11.03 Greta D'hondt (CD&V): Voor de regio Waas en Dender komen er aanpassingen in drie van de twintig stations. Daarmee is de kous voor mij niet af. Als er wordt gepleit voor toegankelijk openbaar vervoer, dan kan het niet dat de gehandicapten naar de grote stations moeten om de trein te kunnen nemen. Het gaat dikwijls maar over heel kleinschalige aanpassingen aan een deel van het perron. Mijn gemeente heeft berekend dat dit niet

demandons des transports en commun à dimension humaine.

L'incident est clos.

12 Question de M. Stef Goris au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression éventuelle de la liaison ferroviaire directe entre Vertrijk et Bruxelles" (n° 7091)

12.01 Stef Goris (VLD): Le projet de la SNCB de supprimer la liaison directe entre Vertrijk et Bruxelles et de la remplacer par une liaison indirecte vers Bruxelles et une liaison directe vers l'aéroport suscite actuellement un vif émoi dans la région de Tirlemont. Ce projet est en contradiction avec les investissements et les efforts consentis depuis 1993 par la commune et par la SNCB.

Les projets de la SNCB concernant les liaisons ferroviaires à partir de Vertrijk ont-elles déjà été intégralement mises en œuvre? Les gares d'Ezemaal et de Neerwinden seront-elles touchées? Une concertation sera-t-elle menée avec les communes avant toute décision définitive?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Une étude est en cours en ce qui concerne la nouvelle desserte de la ligne 36 au-delà de décembre 2005. Il est prévu de raccourcir le temps du trajet sur la ligne Gand-Bruxelles en supprimant les arrêts de Neerwinden, Ezemaal et Vertrijk. Ces arrêts n'existent que depuis 1999 et avaient été conçus comme une mesure technique provisoire, qui est du reste contraire au principe d'une ligne Intercity rapide.

Dans l'hypothèse où deux trains assureraient une nouvelle liaison entre l'aéroport et Louvain, un de ces trains pourrait partir de Landen et desservir Neerwinden, Ezemaal, Tirlemont et Vertrijk. Les usagers disposeraient de la sorte d'une liaison directe et à heure fixe avec l'aéroport. Les voyageurs à destination de Bruxelles devraient toutefois changer de train à Louvain.

Les arrêts du train Intercity à Neerwinden, Ezemaal et Vertrijk n'ont jamais figuré dans le plan IC-IR 1998. Les travaux en cours sur la ligne 36 sont près d'être achevés. Les chiffres concernant les trois arrêts provisoires ne sont guère positifs puisqu'on n'a pas observé d'augmentation du nombre d'usagers. Le retour à la situation initiale se justifie dès lors. La nouvelle liaison Louvain-Zaventem permet de rejoindre directement l'aéroport et

onbeteelbaar is. Wij vragen openbaar vervoer op mensenmaat.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Stef Goris aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijke afschaffing van de rechtstreekse treinverbinding van Vertrijk naar Brussel" (nr. 7091)

12.01 Stef Goris (VLD): Momenteel is er in de regio Tienen veel commotie over het voornemen van de NMBS om de rechtstreekse verbinding van Vertrijk met Brussel af te schaffen en te vervangen door een onrechtstreekse naar Brussel en een rechtstreekse naar de luchthaven. Dit is in strijd met de sedert 1993 geleverde investeringen en inspanningen van de gemeente en de NMBS.

Zijn de plannen van de NMBS omtrent de treinverbindingen vanuit Vertrijk reeds volledig uitgewerkt? Worden de stations van Ezemaal en Neerwinden hierdoor ook getroffen? Zal men met de gemeenten overleggen alvorens een definitieve beslissing te nemen?

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Er is een studie bezig over de nieuwe bediening van lijn 36 na december 2005. Men wil de lijn Genk-Brussel-Gent sneller laten lopen door de haltes in Neerwinden, Ezemaal en Vertrijk af te schaffen. Deze haltes werden pas in 1999 geopend. Het ging om een tijdelijke technische maatregel die indruiste tegen de natuur van een snelle intercitylijn.

Als er een nieuwe aansluiting van de luchthaven naar Leuven komt met twee treinen per uur, zou één daarvan uit Landen kunnen vertrekken en Neerwinden, Ezemaal, Tienen en Vertrijk bedienen, waardoor de reizigers een rechtstreekse, klokvaste verbinding met de luchthaven krijgen. Wie naar Brussel moet, moet wel overstappen in Leuven.

De haltes van de intercity in Neerwinden, Ezemaal en Vertrijk werden nooit in het IC-IR-plan 1998 opgenomen. De werken op de lijn 36 naderen hun einde. De cijfers voor die drie tijdelijke stopplaatsen zijn niet erg positief, want er was geen stijging van het cliënteel. Vandaar dat een terugkeer naar de oorspronkelijke toestand voor de hand ligt. Met de nieuwe verbinding Leuven-Zaventem wordt de

Bruxelles reste aisément joignable moyennant un changement de train supplémentaire à Louvain.

12.03 Stef Goris (VLD): C'est une mauvaise nouvelle pour les navetteurs de Verrijk. Le ministre dit que les chiffres ne sont pas encourageants, mais la nouvelle proposition ne renversera certainement pas la tendance et il y aura de plus en plus d'embouteillages.

La liaison avec l'aéroport est certes positive, mais les voyageurs à destination de l'aéroport sont plus nombreux dans les villes-centres que dans les villages, où la majorité des navetteurs souhaitent se déplacer à Bruxelles-Capitale. J'insiste pour que le ministre réexamine minutieusement ce dossier.

L'incident est clos.

13 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet pilote de la SNCB relatif aux connexions internet sans fil" (n° 7129)

13.01 Roel Deseyn (CD&V): Selon les médias, la SNCB proposera prochainement l'internet sans fil sur le trafic ferroviaire intérieur. Cet investissement est destiné à attirer des voyageurs.

Quels sont l'ampleur et le contenu du projet ? Quand débiteront les premiers tests ? Sur quelles lignes la SNCB prévoit-elle à terme de proposer l'internet sans fil ? Le voyageur devra-t-il payer plus à cet effet ? Les clients d'un opérateur déterminé disposeront-ils d'une position privilégiée ? Quelle sera la technologie utilisée ? Comment sera opérée l'évaluation ? Avec quelles sociétés va-t-on collaborer ? Quel est le budget prévu ?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : Le contrat de gestion prévoit un certain nombre de projets pilotes qui permettront d'étudier la faisabilité économique et technique. Si les résultats sont concluants, la téléphonie mobile pourra éventuellement être généralisée.

Fin 2005 pourra débiter le projet pilote prévu sur la ligne Liège-Ostende. Il est prématuré de se prononcer dès à présent sur la question de savoir quel sera le coût et qui le supportera. Cela dépendra du cahier des charges et de la consultation du marché par la SNCB. L'objectif est bien entendu de proposer ce service aux voyageurs au meilleur prix possible.

13.03 Roel Deseyn (CD&V) : S'il est vrai que le

luchthaven rechtstreeks bereikbaar en blijft Brussel vlot toegankelijk mits één extra overstap in Leuven.

12.03 Stef Goris (VLD): Dit is minder goed nieuws voor de pendelaars uit Verrijk. De minister zegt dat de cijfers niet bemoedigend zijn, maar met het nieuwe voorstel zullen de cijfers enkel dalen. Dit zal een weerslag hebben op de files.

De verbinding naar de luchthaven is zeker een goede zaak, maar men vindt in de centrumsteden meer reizigers met de luchthaven als bestemming, dan in de dorpen waar de pendelaars specifiek naar Brussel-Hoofdstad gaan. Ik dring erop aan om het dossier nog eens grondig te bekijken.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het proefproject van de NMBS met draadloos surfen" (nr. 7129)

13.01 Roel Deseyn (CD&V): Volgens mediaberichten start de NMBS met draadloos internet op het binnenlandse treinverkeer. Met die investering wil men reizigers aantrekken.

Wat is de omvang en de inhoud van het project ? Wanneer gaan de eerste tests van start ? Op welke lijnen wil de NMBS op termijn draadloos internet aanbieden ? Zal de reiziger hiervoor extra moeten betalen ? Zullen de klanten van een bepaalde operator over een geprivilegieerde positie beschikken ? Welke technologie zal men gebruiken ? Hoe gebeurt de evaluatie ? Met welke firma's werkt men samen ? Welk budget heeft men uitgetrokken ?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het beheerscontract voorziet in een aantal proefprojecten. Op basis daarvan zal de economische en technische haalbaarheid worden bekeken. Valt dat goed uit, dan kan het draadloos telefoneren eventueel worden veralgemeend.

Eind 2005 kan met het proefproject op de lijn Luik-Oostende worden gestart. Het is voorbarig om nu al te spreken over de kostprijs en over wie zal betalen. Dat hangt af van het bestek en van de marktconsultatie door de NMBS. Uiteraard is het streefdoel om de reizigers deze dienst zo goedkoop mogelijk aan te bieden.

13.03 Roel Deseyn (CD&V): Het project mag dan

projet se trouve encore dans une phase embryonnaire, le prix constitue dès le départ un élément important de l'adjudication. Une discussion à ce sujet s'impose dès le début.

Les textes du contrat de gestion qui nous avaient été promis sont-ils déjà disponibles ?

13.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Dans quelques jours, ils pourront être consultés sur le site de la SNCB.

L'incident est clos.

14 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les places de stationnement gratuites" (n° 7196)

14.01 Patrick De Groote (N-VA) : La presse a annoncé qu'à partir du 1^{er} juin, la SNCB offrirait, dans douze gares, des places de stationnement aux voyageurs. A la SNCB, nul ne semble être en mesure de fournir des informations concrètes à ce propos. Mais il est clair, entre-temps, que la date du 1^{er} juin n'a absolument pas été respectée.

Est-il exact que le ministre n'a pas fourni à la SNCB d'informations supplémentaires sur ce projet ? Quelle est la cause du retard ? Quand disposerons-nous de plus amples informations sur la réalisation concrète de ce projet pilote ?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Ce n'est pas moi, ni la SNCB, qui ai annoncé ce projet. Les syndicats ont informé la presse sur la base d'un document interne qui ne comportait qu'une date butoir. Le contrat de gestion précise que les places de stationnement devront être disponibles à partir de septembre 2005. Nous avons tenté de rectifier les informations qui avaient été diffusées prématurément.

14.03 Patrick De Groote (N-VA) : En communiquant leurs décisions aux citoyens comme ils l'ont fait, les responsables politiques ont semé la confusion la plus totale dans les esprits. Et les citoyens n'apprécient guère.

L'incident est clos.

15 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réintroduction de la carte de rappel par La Poste" (n° 7223)

nog in een embryonale fase zitten, maar toch is de kostprijs van meet af aan een belangrijk deel van de aanbesteding. Een discussie daarover is van bij het begin op zijn plaats.

Zijn de beloofde teksten van het beheerscontract al beschikbaar?

13.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Over een paar dagen staan ze op de site van de NMBS.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gratis parkeerplaatsen" (nr. 7196)

14.01 Patrick De Groote (N-VA): In de pers konden we lezen dat de NMBS vanaf 1 juni in twaalf stations gratis parkeerplaatsen zou aanbieden aan de reizigers. Bij de NMBS zelf is er echter niemand die concrete informatie kan geven. Het is ondertussen duidelijk dat de datum van 1 juni helemaal niet werd gehaald.

Klopt het dat de NMBS geen verdere inlichtingen over dit project heeft gekregen van de minister? Wat staat er hierover in het beheerscontract? Waaraan is de vertraging te wijten? Wanneer zal er meer duidelijkheid zijn over de effectieve uitvoering van het proefproject?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De aankondiging van dat project kwam niet van mij, noch van de NMBS. Vakbonden hebben de pers ingelicht op basis van een intern document waar enkel een streefdatum in stond. In het beheerscontract staat dat de parkeerplaatsen vanaf september 2005 beschikbaar moeten zijn. We hebben geprobeerd de voorbarige berichtgeving recht te zetten.

14.03 Patrick De Groote (N-VA): De communicatie hierover was uiterst verwarrend. Voor de burgers is dat onaangenaam.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herinvoering van het herinneringsbriefje bij De Post" (nr. 7223)

15.01 Roel Deseyn (CD&V) : Lorsqu'un facteur ne peut distribuer un envoi recommandé, il glisse une petite carte dans la boîte à lettres du destinataire. Or il n'est pas rare que les destinataires affirment n'avoir jamais reçu de petite carte. Conséquence : on ne sait plus très bien si la responsabilité incombe au facteur ou au destinataire. Et il faut ajouter à cela que le destinataire n'a que six mois pour introduire une réclamation. Si on réinstaurait la carte de rappel en usage autrefois, on clarifierait les choses tout en garantissant aux intéressés une certaine sécurité juridique.

Quand et pourquoi la carte de rappel a-t-elle été supprimée ? Le ministre serait-il favorable à sa réinstauration ? La Poste envisage-t-elle des alternatives à cette carte ?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : La carte de rappel a été supprimée en 2000 parce que très peu de personnes y donnaient suite. La Poste prépare quelques initiatives pour augmenter la garantie qu'un courrier recommandé sera bien notifié. Elle veut éviter que les facteurs omettent de déposer le carton et souhaite accroître la visibilité de celui-ci. Un nouveau document unique, qui sera tout à la fois bon de livraison et bulletin d'avertissement, fera l'objet de tests à l'automne 2005. La réintroduction d'une sorte de carte de rappel dépendra du résultat de ces tests. Si la réintroduction n'est pas exclue, elle n'est néanmoins guère probable.

15.03 Roel Deseyn (CD&V) : Que l'on réfléchisse au problème est une bonne chose.

L'incident est clos.

16 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le raccourcissement de la période prescrite pour le remplacement de titres de paiement égarés" (n° 7233)

16.01 Roel Deseyn (CD&V) : Dans son rapport annuel, le service de médiation de La Poste fait remarquer que le remplacement de titres de paiement perdus se fait de façon peu respectueuse du client. En effet, un délai de six à dix jours ouvrables est particulièrement long pour ceux qui attendent le paiement d'une pension ou d'un revenu de remplacement. En outre, l'accueil des personnes venant faire une telle déclaration laisserait généralement à désirer.

La Poste est-elle consciente de ce problème ? Compte-t-on prendre des mesures pour réduire le

15.01 Roel Deseyn (CD&V) : Als een postbode een aangetekende zending niet kan uitreiken, krijgt de geadresseerde een kaartje in de bus. Het gebeurt geregeld dat geadresseerden beweren dat ze nooit een kaartje hebben gekregen. Het is dan onduidelijk of de verantwoordelijkheid bij de postbode of bij de geadresseerde ligt. Daar komt bij dat de geadresseerde maar over zes maanden beschikt om klacht in te dienen. Een herinvoering van het herinneringskaartje zou voor een grotere duidelijkheid en rechtszekerheid kunnen zorgen.

Wanneer en waarom werd het herinneringskaartje afgeschaft? Staat de minister positief tegenover de herinvoering? Denkt De Post aan alternatieven voor het kaartje?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands) : Het herinneringskaartje werd in 2000 afgeschaft wegens een te lage respons. Om de zekerheid van melding van een aangetekende zending op te drijven, werkt De Post aan een aantal initiatieven. De bedoeling is te voorkomen dat postmannen vergeten het kaartje af te leveren en de zichtbaarheid van het kaartje te verhogen. Een test met een nieuw document, afleverings- en verwittigingsdocument in één, komt er in het najaar van 2005. De herinvoering van een soort herinneringskaart hangt af van de tests. Uitgesloten is een herinvoering niet, maar ook niet erg waarschijnlijk.

15.03 Roel Deseyn (CD&V) : Het is goed dat er wordt nagedacht over dit probleem.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verkorten van de periode voor de vervanging van verloren betaaltitels" (nr. 7233)

16.01 Roel Deseyn (CD&V) : In het jaarverslag van de ombudsman van De Post wordt opgemerkt dat de vervanging van verloren betaaltitels op weinig klantvriendelijke wijze gebeurt. Een termijn van zes à tien werkdagen is erg lang voor wie op een pensioen of een vervangingsinkomen wacht. Bovendien zou het onthaal van wie een verloren titel meldt, over het algemeen te wensen overlaten.

Is De Post zich bewust van dit probleem? Zullen er maatregelen worden genomen om de

délai de remplacement d'un titre de paiement et pour améliorer l'accueil de la clientèle concernée ?

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Toute déclaration d'un titre perdu entraîne une demande de remplacement dans le fichier TIC. Dès que le remplacement d'un titre original est demandé, l'ancien titre est immédiatement détruit.

Pour des raisons de sécurité, le service des Emissions d'assignations de La Poste Financière recevra le nouveau titre après cinq jours ouvrables. Celui-ci sera immédiatement transmis au service clientèle, qui à son tour expédiera le titre à un bureau de poste et invitera la personne ayant fait la déclaration à venir encaisser le titre. La réduction de ce délai n'est pas une chose facile du point de vue opérationnel. Cela dit, La Poste Financière effectuera, en collaboration avec le service TIC, une étude en vue d'une éventuelle réduction de ce délai.

16.03 Roel Deseyn (CD&V) : Je me réjouis de ce que La Poste financière soit consciente du problème et examine la possibilité de raccourcir le délai de livraison.

L'incident est clos.

17 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bâtiments des gares" (n° 7255)

17.01 Eric Massin (PS) : Vous avez confirmé que les bâtiments des gares wallonnes dont les guichets seront fermés pourront être mis à disposition des communes pour un euro symbolique. Quelles seront les implications juridiques d'une telle mise à disposition ? Qu'en sera-t-il du service minimum de la SNCB dans ces gares ? Des distributeurs de billets seront-ils installés dans toutes ces gares ?

17.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Une concertation est organisée avec les communes. Les intérêts de celles-ci sont divers. Une partie d'entre elles seraient intéressée par une cession ou un droit d'occupation. Dans ce cas, les petite et grande maintenances seront à charge de l'occupant. La SNCB veillera au maintien de la qualité dans les autres cas. Les gares EMS (Espace multi services) jouiront d'une garantie de desserte, d'une sonorisation renforcée des quais et d'un accès minimum à la salle d'attente.

vervangingstermijn in te korten en om aan een klantvriendelijker opvang te werken?

16.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Zodra iemand een verloren titel meldt, wordt er een vervanging aangevraagd in het ICT-bestand. Wanneer een vervanging van een originele titel wordt gevraagd, wordt de oude onmiddellijk vernietigd.

Omwille van veiligheidsredenen ontvangt de dienst Uitgifte van Assignaties van De Financiële Post na vijf werkdagen de nieuwe titel. Die wordt onmiddellijk aan de klantendienst bezorgd, die op zijn beurt de titel naar een postkantoor verzendt en de melder uitnodigt de titel te komen verzilveren. Het inkorten van die termijn ligt operationeel vrij moeilijk. De Financiële Post zal echter in samenwerking met de ICT-dienst een studie uitvoeren met het oog op een eventuele inkorting ervan.

16.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik ben blij dat De Financiële Post zich van het probleem bewust is en een verkorting van de afleveringstermijn onderzoekt.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stationsgebouwen" (nr. 7255)

17.01 Eric Massin (PS): U heeft bevestigd dat de Waalse stationsgebouwen waarvan de loketten gesloten worden, voor een symbolische euro ter beschikking van de gemeenten kunnen worden gesteld. Wat zullen de juridische gevolgen van die terbeschikkingstelling zijn? Welke minimale dienstverlening zal de NMBS nog aanbieden in die stations? Zullen in al die stations biljettenverdelers geïnstalleerd worden?

17.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Er wordt met de betrokken gemeenten overleg gepleegd. De belangstelling van de gemeenten is uiteenlopend. Sommigen zijn geïnteresseerd in een overdracht of een gebruiksrecht. In dat geval vallen het kleine en het grote onderhoud ten laste van de gebruiker. In de andere gevallen zal de NMBS zelf instaan voor het onderhoud. De stations waarin verschillende dienstverleningen worden aangeboden, krijgen een gewaarborgde treinverbinding. De geluidsinstallatie op de perrons

La vente de billets ne sera pas assurée par des distributeurs automatiques. Le nouvel exploitant pourra cependant procéder à la vente de titres simples comme les "pass". Des canaux alternatifs comme la vente par internet ou par téléphone seront privilégiés.

17.03 Eric Massin (PS) : En ce qui concerne la vente de billets, que se passe-t-il si l'espace est occupé exclusivement par un opérateur public ?

17.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Les opérateurs publics pourront également délivrer des titres de transports de base, comme les "pass", mais pas de tickets individuels.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16h53.

zal er worden uitgebreid en de wachtzaal zal gedurende een minimum periode worden opengesteld.

Er komen geen automatische biljettenverdelers voor de verkoop van treinkaartjes. De nieuwe uitbater zal nochtans eenvoudige vervoerbewijzen zoals passen kunnen verkopen. Er zal voorrang worden gegeven aan alternatieve oplossingen, zoals de verkoop via internet of telefoon.

17.03 Eric Massin (PS): Wat de verkoop van de treinkaartjes betreft, hoe zal die verlopen indien de gebouwen enkel door openbare operatoren worden gebruikt?

17.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De openbare operatoren zullen eveneens eenvoudige vervoerbewijzen, zoals de passen, kunnen afleveren. Ze zullen echter geen individuele treinkaartjes kunnen uitreiken.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.53 uur.