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

du

LUNDI 11 DÉCEMBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 11 DECEMBER 2006

Namiddag

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les dépôts massifs ou "MassPost", le plus souvent transportés en camionnette ou camion, sont traités à présent à Fleurus, au nouveau centre de tri, de la même manière que dans les autres centres de tri du pays, à Gand, Liège, Bruxelles et Anvers. Les infrastructures d'accueil sont adaptées à cet effet, avec un quai et un comptoir, entre autres.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

van dien, want het treinverkeer kan hierdoor soms gevaarlijk uitvallen.

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

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

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

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

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

03.02 Staatssecretaris **Bruno Tuybens**: Mijnheer Van den Eynde, wat uw eerste vraag betreft, is het antwoord nogal evident, uiteraard, gegeven het feit dat er een NMBS-ingenieur op ons kabinet zit.

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

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

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

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

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

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

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

03.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Er is een heel grote campagne aan de gang voor het rekruteren van personeel. Ik hoop dat die campagne met succes bekroond zal worden, maar op dit ogenblik zijn de problemen toch nogal ernstig. Ik hoor u

zeggen dat men tot gemiddeld achtentwintig dagen achterstand heeft, wat betreft de dagen waarop men recht heeft. Dat is niet weinig, ook al mag men tot vijfendertig dagen gaan. U zegt mij dat men maximaal zes dagen na elkaar werkt. Naargelang de standplaats heeft men ten minste acht of twaalf uur vrij. Mij wordt meegedeeld dat het gebeurt dat men zeven dagen na elkaar werkt. Ik wil daarover geen dispuut aangaan. Ik kan alleen maar vertellen wat men mij zegt. Het zal misschien wel uitzonderlijk zijn, maar zeven dagen na elkaar negen uur per dag werken, dat is natuurlijk vrij lang, zowel in dagen als in uren. Ik weet niet of u mij daarover meer informatie kunt geven, mijnheer de staatssecretaris.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tijdens de voorstelling situeerden de beide heren de gebruikte werkwijze om de interesse van de reizigers en de resultaten te bepalen. Ze stelden het concept voor dat door de Zweedse spoorwegen wordt gebruikt.

Ze overliepen vervolgens de verschillende bestaande technologieën alsook de voorstellen van de verschillende geraadpleegde firma's. Daar zitten trouwens grote namen tussen zoals Siemens, Nomad, enzovoort.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dezelfde reglementen aangaande de arbeidstijden voorzien trouwens in een aantal bepalingen die waarborgen dat de werkelijke uitvoering van de prestaties op een veilige en voor het personeel aanvaardbare wijze wordt verzekerd. Zo wordt bijvoorbeeld elke wijziging van dienstreksen tweemaal per

jaar per depot aan de vertegenwoordigers van de treinbestuurders voorgelegd. Bij de definitieve opstelling van de dienstreeksen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de verschillende opmerkingen die worden gemaakt en die meestal verband houden met het verminderen van de werkdruk.

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

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

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

06 Questions jointes de

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

06 Samengevoegde vragen van

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

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

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

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

spécialement quand il s'agit de bureaux de poste.

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

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

Je me pose donc des questions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ik ben benieuwd naar uw antwoorden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous habitons une zone des plus rurales et je trouve vraiment honteux de sacrifier un bureau de poste; en effet, des personnes âgées, des personnes invalides doivent pouvoir se déplacer de manière raisonnable,

nonobstant le fait que je trouve toujours déplorable de remplacer un véritable service public par un service privé. Car il s'agit bien d'une privatisation quoi que l'on en dise!

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

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

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

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

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

Ten tweede, ik wil u herinneren aan de rode draad die bij de transformatie wordt gehanteerd. De sluiting van een kantoor wordt voorafgegaan door een voorafgaande opening van een postpunt in het relevante gebied. Het adres, de openingsuren en de aangeboden diensten van de nieuwe postpunten zijn beschikbaar op de website en worden uiteraard ook op voorhand aan het cliënteel meegedeeld. Daar worden de meest gebruikte producten aangeboden, bijvoorbeeld met inbegrip van de aangetekende zendingen. Mensen moeten zich in principe niet verder verplaatsen voor deze en het merendeel van de verrichtingen. In zoverre men dat op deze wijze kan formuleren, gaat het over 80 tot 90% van de diensten die door De Post worden aangeboden. Ze kunnen nu terecht in een postpunt dat meestal langere openingsuren heeft dan hun vroegere postkantoor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mevrouw Storms, in Ledeberg-centrum is sinds 5 oktober een PostPunt geopend in de Delhaize SM te

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

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

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

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

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

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

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

Madame Dieu, La Poste a effectivement décidé de remplacer le bureau situé rue des Vivrets 17, à Aulnois par un point poste. Un candidat a été sélectionné et la phase de réalisation du contrat est actuellement en cours. Il s'agit de "La Couque au Beurre". Comme cela a été souligné à plusieurs reprises, la fermeture du bureau d'Aulnois deviendra effective après l'ouverture du point poste.

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

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

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

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

Monsieur ministre, ce qui est interpellant, c'est que vous venez de nous dire que les trois bureaux de poste ne sont pas fermés. Je consulte le site internet de La Poste, je clique sur "Produits et services de La Poste", j'indique mon code postal – celui de Verviers – et je constate qu'il n'y a plus que quatre bureaux de poste!

Les trois bureaux de poste qui existent toujours et qui resteront ouverts jusqu'en février 2007, ne sont déjà plus repris sur le site internet. J'avoue que je ne suis pas spécialement doué en matière d'internet mais sur la page des bureaux de poste, je ne vois rien concernant les points poste. La mention n'y figure même pas! Cela me pose vraiment un problème! De plus, vous connaissez les adresses puisque vous nous les avez données. On pourrait au moins les renseigner sur le site. On pourrait dire à la population que quatre bureaux vont fermer mais qu'ils seront remplacés par trois points poste.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

personnel. Comment allez-vous le recaser? Comment comptez-vous éponger les pertes?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dat kan ik als globaal antwoord geven.

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

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

06.18 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Je n'ai pas l'intention de signer quoi que ce soit.

Je suis en train de travailler sur ce dossier.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

Voilà, monsieur le ministre, mes différentes questions.

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

Cette étude a notamment démontré que la construction d'une ligne à grande vitesse entre Ciney et Libramont n'attirerait que peu de voyageurs supplémentaires et causerait d'importants problèmes de financement, même dans l'hypothèse de l'octroi d'un soutien financier européen substantiel et d'un cofinancement luxembourgeois.

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

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

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

rapidement mis à disposition.

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

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

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

Je trouve cela triste pour une ligne de cette importance.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Des restructurations sont-elles envisagées au dépôt de Welkenraedt?

08.02 Bruno Tuybens, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Frédéric, le nouveau service des trains, qui est d'application depuis aujourd'hui entre Verviers et Bruxelles, offrira des améliorations substantielles à la clientèle de la région de Verviers-Welkenraedt. En effet, le service actuel sera maintenu quasiment tel quel mais avec un gain de temps de parcours de 2 minutes entre Verviers et Bruxelles-Nord pour la relation IC A Eupen-Ostende.

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Melchior Wathelet au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "le démantèlement des lignes ferroviaires à l'est du pays" (n° 13284)

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

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

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

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

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

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

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

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

Monsieur le ministre, il s'agit d'un exemple d'une entreprise qui aurait pu continuer à être alimentée par le rail et qui s'est tournée vers le transport routier avec les conséquences que l'on connaît.

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

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

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

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

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

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

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

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

opérateur ne s'est par ailleurs manifesté.

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

Le tronçon de la ligne 48, entre Raeren et Sourbrodt, qui comprend le tracé bordé de part et d'autre par le territoire allemand n'est pas concerné par la demande de démontage. Ce tronçon est assujéti à un droit d'occupation dans le cadre de la convention signée entre la SNCB et la Communauté germanophone pour l'exploitation d'un chemin de fer à caractère touristique.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.21 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.21 heures.