

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

van

WOENSDAG 03 JUNI 2009

Voormiddag

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

du

MERCREDI 03 JUIN 2009

Matin

De vergadering wordt geopend om 10.15 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer **Georges Gilkinet** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de tractiewerkplaats van de NMBS in Stockem" (nr. 13500)

01.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): In de tractiewerkplaats van de NMBS te Stockem, de laatste in de provincie Luxemburg, werken meer dan 150 personeelsleden. Ze vrezen dat de activiteiten er zullen worden teruggeschoefd. Welke investeringen zal de NMBS nog doen in die werkplaats en welk type en volume materieel zal er in de toekomst worden onderhouden? Blijft het werkvolume behouden tijdens de overgang van het onderhoud van de huidige locomotieven, die mettertijd buiten dienst zullen worden gesteld, naar dat van de nieuwe?

01.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Teneinde de kosten te beperken, zal het onderhoud van de locomotieven voor goederenvervoer gehergroepeerd worden in de werkplaats in Antwerpen. De impact van die maatregelen wordt nu bestudeerd. Er is nog geen enkele beslissing gevallen.

01.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Uw antwoord bevat geen enkele verbintenis inzake investeringen. Er dient rekening gehouden te worden met een verdeling van de activiteit over het hele grondgebied en in de buurt van de rangeerstations. In Stockem zou, bijvoorbeeld, het onderhoud van de nieuwe elektrische locomotieven voor het GEN-verkeer kunnen gebeuren.

Het incident is gesloten.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen in verband met de bewaking van de fietsen die in het station van 's Gravenbrakel worden gestald" (nr. 12787)

- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vertraging in de verbouwing van de wachtzaal van het station van 's Gravenbrakel" (nr. 13440)

02.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): In de niet-bewaakte fietsenstalling van het station van 's Gravenbrakel werd een fietshelm gestolen en werden al diverse vernielingen aangericht. Ik denk dan ook dat het zinvol zou zijn een bewaker aan te stellen en de stalling te voorzien van een beveiligde toegang, zodat de abonneementhouders de stalling zelf kunnen openen en sluiten. De gebruikers zijn bereid voor die dienst te betalen.

02.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De veertig plaatsen tellende fietsenstalling van het station van

's Gravenbrakel staat onder camerabewaking en is gesloten van 22 uur tot 5 uur, maar er is geen vast personeelslid dat de stalling open en dicht maakt. In zowat alle stations wordt de fietsenstalling gratis ter beschikking gesteld van de reizigers. Een beveiliging zoals u voorstelt zou de kosten per jaar en per station met ongeveer 200.000 euro doen stijgen. De NMBS heeft zo veel geld niet.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik stel voor dat de NMBS en de stad waarvan ik burgemeester ben, een akkoord zouden sluiten. De stad zou op eigen kosten een betaalparking kunnen aanleggen op het NMBS-terrein.

02.04 Minister Steven Vanackere (Frans): Dat is een constructieve reactie. We moeten samen wel een oplossing kunnen vinden, maar we mogen het kostenplaatje niet uit het oog verliezen!

02.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik kom nu bij mijn tweede vraag. De verbouwingswerken aan de wachtzaal van het station van 's Gravenbrakel, die gepaard gaan met de heropening van de openbare toiletten, zijn verscheidene maanden geleden van start gegaan. De oplevering van de werken en de openstelling voor het publiek waren uiterlijk voorzien voor 21 januari 2009! Kan u vragen dat er vaart achter dit dossier zou worden gezet?

02.06 Minister Steven Vanackere (Frans): De geplande werken in het station van 's Gravenbrakel zijn op 15 september 2008 begonnen. Omdat men op elektrische kabels is gestuit en het materieel laattijdig werd geleverd, werd de nieuwe deadline voor de werken verschoven naar eind juni.

02.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): Volgens de stationschef zou er met het belangrijkste deel van de werken pas in oktober begonnen worden. Ik zou graag hebben dat uw kabinet die informatie natrekt.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stopplaatsen van de NMBS" (nr. 12874)

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De krant *Het Nieuwsblad* heeft een test uitgevoerd bij het Vlaamse deel van het NMBS-netwerk. Daaruit bleek dat er in tal van stations en stopplaatsen te weinig parkeerplaatsen en toiletten zijn, en dat de rechtstreekse informatie te wensen overlaat. De stations met loketten lijken het beter te doen. Zal de NMBS haar project om een aantal stations en stopplaatsen te sluiten daardoor herzien?

In het verleden heeft de NMBS zich toegelegd op de grote stations. Zal ze zich nu toeleggen op de verbetering van de kleine stations en de stoppunten, die door de ontwikkeling van het GEN belangrijker zullen worden?

Mensen zullen geneigd zijn om de trein te nemen als ze goed ontvangen worden. Wat heeft de NMBS gepland om op dat vlak in te grijpen?

03.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Volgens het artikel in *Het Nieuwsblad* zou de NMBS de sluiting van een aantal loketten in de stations in het vooruitzicht hebben gesteld. Dat klopt echter niet. De NMBS liet wel weten dat de internationale verkoop in sommige stations zou worden afgeschaft, maar die beslissing leidt niet tot de sluiting van loketten wat de verkoop voor het binnenlands verkeer betreft.

Wat de fietsparkings betreft, bestaat het streefdoel 2008-2012 erin om tot 78.000 plaatsen te komen over het hele grondgebied, tegenover 59.000 plaatsen eind 2007. De NMBS Holding heeft zich ertoe verbonden om in elke stopplaats voor een overdekte fietsstalling met minstens zes fietsrekken te zorgen.

Voor wagens zouden er 54.000 parkeerplaatsen moeten komen, tegenover 45.000 eind 2007. Er zal worden geïnvesteerd in de stopplaatsen.

Los van de investeringen voor het GEN, zal in de periode 2008-2012 227 miljoen euro worden geïnvesteerd in de aanleg van auto- en fietsparkings.

In de stations is sanitair aanwezig, maar dergelijke installaties zijn niet gepland in de onbewaakte stopplaatsen, omdat daar geen personeel aanwezig is.

Infrabel voert op dit ogenblik een studie uit met het oog op een betere voorlichting in de onbewaakte stopplaatsen, die allemaal al met een geluidsinstallatie zijn uitgerust.

Tegen 2028 worden honderd stations en haltes uitgerust met liften of hellende vlakken en krijgen 285 stations en haltes perrons van 75 of 55 cm hoog.

Voorts wordt er aan een nieuwe versie van de zogenaamde REVALOR-normen inzake de toegankelijkheid van de stations gewerkt, in samenwerking met de toegankelijkheidsbureaus en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. Dat document, waarin bouwnormen voor perrons, voetgangerstunnels onder de sporen en openbare ruimten in de stationsgebouwen en -omgeving zijn opgenomen, wordt in juni 2009 afgerond.

03.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): We beginnen met de bouw van een nieuwe parking met 92 bijkomende plaatsen net vóór het station, in afwachting van de grote NMBS-parking met 400 plaatsen die aan de achterzijde van het station van 's Gravenbrakel zal worden aangelegd. Als u tegelijkertijd het dossier kan laten opschieten, zou u aan heel wat verwachtingen tegemoetkomen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stakingsdagen bij de NMBS" (nr. 12896)

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Bij de pendelaars groeit het ongenoegen over het toenemend aantal stakingen op maandag en vrijdag bij de NMBS.

Ik wil het bestaansrecht en de gegrondheid van die stakingen niet in twijfel trekken, maar ik plaats heel wat vraagtekens bij de manier waarop er van het stakingsrecht gebruik wordt gemaakt. De vorige keer werd het werk op de lijn van Charleroi neergelegd, nadat er op vrijdag 17 april een NMBS-beambte was aangevallen. Men had 's zaterdags een staking om dringende redenen kunnen organiseren, of, als het niet zo dringend was, had men op dinsdag 21 april in plaats van maandag 20 april kunnen staken. Dat zou een voldoende sterk signaal geweest zijn en men zou dat als een gepaste reactie op dat geval van agressie hebben gepercipieerd, zonder dat men er bijbedoelingen zou achter gezocht hebben.

Zal u een en ander aankaarten bij de vakbondsafgevaardigden bij de NMBS?

04.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Het staat niet aan de minister om zich direct te mengen in het sociaal overleg van een autonoom overheidsbedrijf.

In aanvulling op het protocol van sociaal akkoord 2008-2010 en gelet op de specifieke opdrachten van de overheidsbedrijven, hebben de directie van de NMBS Groep en de vakbonden een procedure inzake sociale conflicten uitgewerkt, die op het voltallige personeel van toepassing is. De directie en de personeelsafgevaardigden hebben zich ertoe verbonden alles in het werk te stellen om werkonderbrekingen te voorkomen en een optimale werking van de organen voor sociaal overleg te garanderen.

In weerwil van dat akkoord legde een deel van het personeel in Charleroi, naar aanleiding van de incidenten die op 17 april 2009 plaatsvonden, op 20 april 2009 het werk neer en een deel van het personeel legde ook het werk neer naar aanleiding van het ongeval dat op 23 mei 2009 in Dinant gebeurde.

Sinds het recente akkoord bereikt werd, gaven slechts twee incidenten aanleiding tot een wilde staking, tegen acht in het eerste semester van 2008.

04.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Al weet ik dat noch de NMBS, noch u zelf er voorstander van zijn, toch zou ik willen dat men op zulke dagen gratis met de trein zou kunnen rijden, zodat die stakingen op meer sympathie kunnen rekenen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de communicatie van De Post" (nr. 13175)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik nam contact op met het postkantoor van 's Gravenbrakel om te vragen of de oude brievenbus voor het station, die zich op zo'n twee meter hoogte bevindt en geen enkele vermelding draagt van de dagen of uren waarop ze wordt gelicht, nog in gebruik is. De beambte die me te woord stond, antwoordde bevestigend, maar kon me niet zeggen of de gepaste informatie binnenkort weer op de brievenbus zou worden aangebracht. Ik kreeg geen woord van dank omdat ik op het probleem had gewezen, maar wel het telefoonnummer van het hoofdbestuur. Ik ondervond echter een aantal problemen toen ik dat nummer probeerde te bellen. Zo lukte het niet om mijn taalkeuze te maken vanop het telefoonnetwerk in het Parlement.

Kan u de postkantoren vragen de informatie die ze ontvangen met betrekking tot disfuncties of beschadigingen van de postinfrastructuur te willen verzenden aan de bevoegde instanties? Kan u die diensten ook vragen om hun interne telefoonserver te verbeteren, zodat de verbinding niet wordt verbroken bij het doorschakelen? Ten slotte hoop ik dat mijn vraag de diensten van de Kamer ertoe zal bewegen om de server aan te passen, zodat de parlementsleden en de personeelsleden de overheidsdiensten probleemloos kunnen bereiken.

05.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De Post opteerde voor zijn klantendienst voor een enkel telefoonnummer, waar de klant op de meeste vragen een antwoord kan krijgen.

Dat callcenter heeft tweehonderd medewerkers en behandelde in 2008 1,7 miljoen oproepen. Wanneer de klant dit telefoonnummer kiest, wordt hem gevraagd het nummer van zijn taalkeuze in te toetsen. Doet de klant dat niet, dan krijgt hij een operator aan de lijn die zowel in het Frans als in het Nederlands een eenvoudig gesprek kan voeren. Die operator schakelt de klant, al naargelang diens vraag, door naar de juiste medewerker. Wie telefoneert via een huis- of bedrijfscentrale, moet op de toets "sterretje" of "hekje" drukken alvorens een taalkeuze te maken.

De Post heeft geen kennis van problemen met het doorschakelen van oproepen. Wel kan de operator een fout hebben gemaakt, waarvoor De Post zich verontschuldigt.

De dagen en tijdstippen waarop de brievenbus voor het station van 's Gravenbrakel wordt gelicht, ten slotte, zullen opnieuw worden vermeld, en de brievenbus zal ook worden opgeknapt.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): In dit geval was er veeleer sprake van een organisatieprobleem. Mij leek het in alle eerlijkheid logisch dat het postkantoor van 's Gravenbrakel een en ander zelf zou doen.

05.04 Minister Steven Vanackere (Frans): U hebt gelijk.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de IJzeren Rijn" (nr. 13336)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 13347)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven" (nr. 13392)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven" (nr. 13506)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Een commissie van onafhankelijke deskundigen stelt voor om de

volledige reactivering van de IJzeren Rijn met minimum vijf jaar uit te stellen, omdat de maatschappelijke baten niet zouden opwegen tegen de kosten. Dat is slecht nieuws: alle collega's die dit dossier al jaren van nabij volgen, zijn ervan overtuigd dat de IJzeren Rijn voor Vlaanderen en de Antwerpse haven belangrijk is en dat uitstel getuigt van een gebrek aan toekomstvisie.

Het goede nieuws is dan weer dat Open VLD'ers Dirk Van Mechelen en Marleen Vanderpoorten in een publicatie aankondigen dat vanaf 2018 de doortocht van het goederen- en personenvervoer in Lier via ondertunneling zal gebeuren. De NMBS en administratie Wegen van het Vlaams Gewest zouden het dossier al volledig hebben becijferd en onderbouwd. De twee liberalen maken zich sterk dat de Vlaamse regering deze overeenkomst nog voor de verkiezingen van 7 juni zal ondertekenen.

Het Vlaams Belang staat natuurlijk volledig achter de verwezenlijking van dit nieuwe traject, maar ik wend me veiligheidshalve toch tot de vice-eersteminister om dit bericht bevestigd te zien. Zal de tweede spoorontsluiting er in 2018 zijn en zullen zowel het station als de sporen ondergronds liggen? Wat is de stand van zaken van de tweede spoorontsluiting? En misschien kan de minister ook mijn ongerustheid over de IJzeren Rijn wegnemen?

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb twee afzonderlijke vragen ingediend. Volgens mij is de enige band tussen de IJzeren Rijn en de tweede spoorontsluiting dat ze allebei de Antwerpse haven ontsluiten, dit terzijde.

Het eindrapport van de commissie van onafhankelijke deskundigen bevat het advies om het in gebruik nemen van de IJzeren Rijn met minstens vijf jaar uit te stellen. Daar zijn goede argumenten voor, maar in de praktijk betekent dit een uitstel met waarschijnlijk tien jaar. Intussen groeit de containertrafiek van de Antwerpse haven naar het achterland spectaculair. Ondanks de crisis kunnen we de komende jaren nog een groei van 16,5 procent verwachten, terwijl ook het Seaftingedok voor extra capaciteit zal zorgen. Om die goederenstromen op een duurzame manier te verwerken, zijn investeringen nodig in de spoorwegen en in het Albertkanaal. Die laatste investeringen zijn gepland over een termijn van vijf tot acht jaar.

Eind 2008 bleek er eindelijk schot te komen in het dossier van de IJzeren Rijn met de belofte van de Nederlandse regering om het oude tracé te reactiveren. Die belofte lijkt intussen vervaagd. Is er overleg met de Nederlandse minister Eurlings? Of dreigt het dossier weer in de koelkast gestopt te worden? Wat zijn de voornaamste aanbevelingen uit het eindrapport van de commissie? Wat is de visie van de minister? Vond hierover al overleg plaats met de Nederlandse regering? Blijft de streefdatum 2015 – of 2018 volgens Infrabel – gehandhaafd? Wordt er gekeken naar alternatieve oplossingen voor de groeiende goederenstromen uit de haven van Antwerpen

Zowat iedereen is het erover eens dat een tweede spoorontsluiting nodig is, maar de concrete uitvoering blijft een punt van discussie. Het was twee weken geleden dan ook schrikken toen Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening Van Mechelen zijn plannen over het tracé ontvouwde. Hij presenteerde twee alternatieven, waarbij grote delen van het traject zouden worden ondertunneld. Volgens de heer Van Mechelen is zijn plan het ei van Columbus, volgens ons is het vooral een manier om zich te profileren als kandidaat-regeringsleider in Vlaanderen.

In welke mate zijn de plannen van minister Van Mechelen ernstig bestudeerd en zijn zij haalbaar? Zit de NMBS Groep op dezelfde lijn? Klopt het dat een en ander door Eurostation en Infrabel is becijferd? Welk kostprijs schoven zij voor de verschillende tracés naar voren? Gaat het om concrete plannen of om ideeën die nader onderzocht moeten worden?

06.03 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Dit is een zeer belangrijk dossier en ik heb de verschillende rapporten ter zake gelezen, maar ik wil deze nog niet openbaar maken, omdat ze als basis zullen worden gebruikt voor de verdere onderhandelingen met Nederland. Er zijn evenwel redenen om aan te nemen dat de resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse binnenkort zullen worden bekendgemaakt.

De Commissie van Onafhankelijke Deskundigen moet een gezamenlijk advies uitbrengen over de te

verwachten kosten voor Nederland en België bij de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Die opdracht bestaat uit drie deelopdrachten: het geven van een *second opinion* over de ProRail-ontwerpen en de kostenramingen van de IJzeren Rijn, alsook over de maatschappelijke kosten-batenanalyse en de gehanteerde vervoersprognoses, en een advies over de kostenverdeling tussen België en Nederland. Het onderzoek en de activiteiten van deze commissie zijn afgerond en er wordt nu onderhandeld met het oog op een definitieve beslissing, aangezien een aantal specifieke punten nog moet worden uitgeklaard.

We willen op relatief korte termijn komen tot een *memorandum of understanding* tussen Duitsland, Nederland en België, wat verdere afspraken vereist over de kostenverdeling, vooral dan met Nederland. De regering blijft gezien het logistieke belang ijveren voor een snelle en rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen, het Ruhrgebied, Centraal- en Noord-Europa. België vraagt de spoedige reactivering van de IJzeren Rijn, iets wat ik ook zeer duidelijk heb gemaakt aan de Duitse bevoegde staatssecretaris.

Mijn Nederlandse collega heb ik ontmoet op 1 april 2009. Hij gaf toen te kennen dat Nederland nog steeds bereid is om de arbitrage-uitspraak uit te voeren. We hebben allebei aan onze diensten opgedragen om de standpunten met betrekking tot de deelrapporten uit te klaren in het vooruitzicht van een tweede ministeriële samenkomst, waarschijnlijk in de zomer van 2009.

Over de financiering van het alternatieve tracé A52 werd geen akkoord bereikt tijdens het trilaterale overleg van 17 november 2008 en daar is sindsdien ook geen verandering in gekomen.

De gemoderniseerde verbinding via het historische tracé is gepland voor 2018. 2015 is niet langer realistisch als datum.

Ook het project van de Liefkenshoekspoorverbinding moet het Antwerpse verkeersinfarct helpen vermijden. Deze rechtstreekse spoorverbinding tussen de havengebieden op Linkeroever en Rechteroever via een tunnel is gepland voor de zomer van 2014. Infrabel werkt ondertussen ook aan een ongelijkgrondse spoorvertakking tussen de havenspoorlijnen 11 en 27A. Dit is gepland tegen midden 2013. Het dossier bevindt zich momenteel in de MER-planfase.

Dankzij die projecten zal de capaciteit met 30 procent verhogen en zullen dagelijks 470 in plaats van 360 treinen kunnen worden verwerkt. Maar aldus zal er vanaf 2020 ook opnieuw sprake zijn van ernstige capaciteitsproblemen op de havenspoorlijn 27A, problemen die de bestaande spoorinfrastructuur niet zal kunnen opvangen.

In de discussie over de tweede spoorontsluiting, betreur ik het zeer dat er over sommige werken vaak heel ondoordacht en al te voorbarig wordt gecommuniceerd naar het publiek toe. In dit dossier is het enige officiële tracé tot nu toe het tracé dat in juni 2000 werd aangehouden door de Vlaamse regering. Ter zake blijken er nog een aantal problemen van ruimtelijke ordening te spelen en daarom analyseert Infrabel momenteel de mogelijkheid van een beter tracé. Daarover zullen we ten vroegste in het najaar meer duidelijkheid hebben. Het initiatief voor het ambtelijke overleg over een tweede spoorontsluiting en een eventueel alternatief tracé berust natuurlijk bij de Vlaamse overheid.

06.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Het is een goede zaak dat de minister betreffende het dossier van de IJzeren Rijn behoedzaam te werk gaat en zijn standpunt niet heeft gewijzigd.

Betreffende het dossier van de tweede spoorontsluiting stel ik vast dat minister Van Mechelen en mevrouw Vanderpoorten verkiezingsballonnetjes oplaten die zondag zeker doorprijkt zullen worden. Ik hoop oprecht dat er alsnog schot komt in beide dossiers, maar ik blijf vooral achter met een gevoel van ontgoocheling over hoe hier aan politiek wordt gedaan.

06.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is goed dat er op een beredeneerde manier een leefbaar en goed traject voor de tweede spoorontsluiting wordt bestudeerd. Zoiets regelt men niet door in de kranten een aantal ballonnetjes op te laten.

Verder ben ik blij dat er in het dossier van de IJzeren Rijn op relatief korte termijn wordt gestreefd naar een *memorandum of understanding* met Duitsland en Nederland. Wij gaan immers vaak te gemakkelijk mee in bepaalde Nederlandse eisen en we moeten misschien eens wat harder op tafel kloppen.

06.06 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Behoedzaamheid is niet hetzelfde als braafheid. In het belang van de Belgische belastingbetaler wil ik ons historisch recht op doorgang realiseren, maar alleen gekoppeld aan een redelijke tenlasteneming. Ik weiger in naam van de Belgische belastingbetaler een blanco cheque te tekenen.

06.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Daar ben ik het absoluut mee eens.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het tweetalig maken van het seinhuis van de spoorwegen van Halle"** (nr. 13223)

07.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Vanaf 19 juni zou blok 7 als seinhuis in Halle overgeheveld worden naar blok 1 in Brussel Zuid. Zo wordt een blok dat Vlaams was, nu tweetalig. Wellicht gaat het om een rationele maatregel in het kader van een concentratiepolitiek van seinhuizen, maar op die manier doorbreekt men wel de grens tussen Halle-Vilvoorde en Brussel en dat is een delicate situatie.

Zijn er geen andere mogelijkheden? Het lijkt alsof de spoorwegen de Vlaamse rand op een softe manier willen aansluiten bij Brussel 19.

07.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De overname van het seinhuis in Halle door dat van Brussel Zuid kadert in een globaal concentratieplan dat zal leiden tot een volledige modernisering van de seininstallaties en een betere regelmaat van het verkeer. De indeling gebeurt op logisch organisatorische gronden, volgens dewelke het seinhuis van Halle behoort tot het bestuur van het netwerk Brussel.

Het personeel van Halle zal vanaf 19 juni volledig geïntegreerd worden in het seinhuis Brussel Zuid, van waaruit ze zullen instaan voor de bediening van de actiezone van het vroegere seinhuis van Halle. De informatie over het treinverkeer in die zone zal conform de taalwetgeving uitsluitend in het Nederlands gebeuren.

Er zijn geen andere Nederlandstalige seinhuizen die deel uitmaken van het gewestelijk bestuur van Brussel.

07.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ik begrijp dat het huidige personeel meekomt, maar de vraag is of hun vervanging later ook Vlaams zal zijn.

07.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De dienstverlening voor Halle zal worden verzekerd door mensen die het Nederlands machtig zijn.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de vermindering van het aantal personeelsleden in het station van Leuze en de impact daarvan op de veiligheid en de dienstverlening"** (nr. 13337)

08.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Naar verluidt wil de NMBS het aantal personeelsleden in het station van Leuze terugschroeven, wat de kwaliteit van de dienstverlening voor de pendelaars in het

gedrang zou brengen en het onveiligheidsgevoel zou doen toenemen. Wat is de NMBS nu werkelijk van plan?

08.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De NMBS is niet van plan in het aantal personeelsleden van het station te Leuze te snoeien. Op weekdays zijn er 's morgens en 's namiddags een loketbediende en een onderstationschef aanwezig. Tijdens de weekends en op feestdagen werkt er 's morgens en 's middags een loketbediende. De loketbedienden werken achter afgesloten loketten. Als er zich in het station een geval van agressie of een ernstig incident voordoet, moeten ze zo vlug mogelijk alarm slaan.

08.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (*Ecolo-Groen!*): Ik verneem met genoegen dat er geen personeelsvermindering gepland is en dat het personeel in staat is om op eventuele veiligheidsproblemen gepast te reageren.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Philippe Henry aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het toekomstige banenverlies bij De Post" (nr. 13354)**

09.01 **Philippe Henry** (*Ecolo-Groen!*): ACOD Post-Luik voerde onlangs actie in het kantoor van Hannuit, naar aanleiding van de aankondiging dat de traditionele vastbenoemde postbodes vervangen zullen worden door contractuele bezorgers. Het komt erop neer dat de hele sector op losse schroeven wordt gezet en dat werk voortaan beschouwd wordt als een onzekere bijbaan zonder statuut. Volgens de ramingen zou door die maatregel ongeveer 30 procent van de banen bij De Post verloren gaan.

Meent u dat die maatregel de dienstverlening aan de bevolking ten goede komt? Vindt u het aanvaardbaar dat de functie van postbode zo wordt uitgekleed en het statuut op die manier wordt uitgehold? Zal het nieuwe systeem kwalitatief geëvalueerd worden? Zo ja, wanneer en volgens welke modaliteiten? Tot slot, begrijpt u het ongenoegen van de postbodes over die regeling en wat is uw antwoord daarop?

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

09.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): De invoering van de nieuwe functie van postbezorger sluit aan bij de optimalisering van het logistieke netwerk van De Post, meer bepaald bij de doorgedreven automatisering van de postsortering door de nieuwe sorteercentra. Daardoor wordt het voorbereidend werk van de postbodes in de lokale postkantoren afgebouwd.

Het spreekt voor zich dat de postbodes blijven zorgen voor de verdeling van complexe producten. Ik begrijp dat die wijzigingen tal van vragen oproepen bij de postbodes. De Post is echter niet van plan banen te schrappen door mensen te ontslaan. De nieuwe functie van postbezorger zal stapsgewijs worden ingevoerd naarmate er personeelsleden op natuurlijke wijze afvloeien. De nieuwe werknemers krijgen bovendien een volwaardige arbeidsovereenkomst.

09.03 **Philippe Henry** (*Ecolo-Groen!*): Op het stuk van de naakte ontslagen en het statuut heeft u me enigszins kunnen geruststellen, maar feit is dat er op middellange termijn banen zullen verdwijnen. U biedt ook geen oplossing voor het beroep zelf, en evenmin met betrekking tot de dienstverlening. Wat met de sociale rol van de postbode? Met de historische taken van de postbode wordt in de gevolgen van die privatisering helemaal geen rekening meer gehouden.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de uitvoering van de eisen van de mandatarissen van de 'Communauté Urbaine du Centre' met betrekking tot het spoorvervoer" (nr. 13464)**

10.01 **Colette Burgeon** (*PS*): Op 27 maart hebben een aantal burgemeesters en vertegenwoordigers van de Communauté urbaine du Centre (CUC) u gewezen op de discriminatie waarvan 15.738 pendelaars het

slachtoffer zijn. Ze vragen extra voertuigen voor alle lijnen in die regio, modern en comfortabel materieel, en aangepaste parkeerruimtes. Ze willen dat er perrons, stations en haltes aangelegd worden, dat er een extra frequente verbinding op de lijn Binche-Louvain-la-Neuve en een extra omnibusverbinding op de lijn Charleroi-Bergen komt, en dat het station van Morlanwelz een halte krijgt.

Welke eisen hebt u kunnen inwilligen bij de NMBS op uw ontmoeting van 24 juni met de vertegenwoordigers van de CUC? Zijn er opnieuw tests uitgevoerd met de dubbeldek-M6-voertuigen op de lijn Binche-Brussel? Kunnen er maatregelen genomen worden om de reizigers voertuigen met airconditioning te bieden?

10.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Ik beschik al over een voorlopig antwoord van de werkgroep die de vergadering van 24 juni voorbereidt, maar ik wens dat hier nog niet mee te delen, omdat ik het overleg op die vergadering niet in gevaar wil brengen.

De NMBS bestudeert de mogelijkheid om de nieuwe M6-dubbeldeksrijtuigen op de verbinding Lier-Brussel-Binche in te zetten. Deze zomer zullen de toeristische treinen vanuit de regio Centre naar de kust worden samengesteld uit M6-dubbeldeksrijtuigen en geklimatiseerde MS96-motorstellen.

10.03 **Colette Burgeon** (PS): Wat de M6-rijtuigen betreft, hoop ik dat er snel een beslissing zal vallen.

Inzake het inzetten van de M6-rijtuigen op de verbinding Centre-kust, is het er voor mij vooral om te doen dat de pendelaars daarbij voorrang krijgen.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de inachtneming en de toepassing van het koninklijk besluit houdende reglement van de politie op de spoorwegen" (nr. 13466)**

11.01 **Colette Burgeon** (PS): Dankzij de aanwezigheid van Securailagenten in het station van 's Gravenbrakel is de veiligheid daar sterk verbeterd. De problemen zijn evenwel verschoven naar het station in het centrum van La Louvière. De agenten van Securail kunnen daar echter niet voldoende aanwezig zijn en vorige maand heeft de lokale politie meermaals moeten ingrijpen.

Er is nochtans een oplossing. Zo laat La Louvière de lokale politiediensten toe om op te treden in gebouwen van algemeen nut die over een huishoudelijk reglement beschikken. Het huishoudelijk reglement zou dan wel op verscheidene plaatsen in het station moeten worden geafficheerd, wat niet het geval is.

Kan u de NMBS vragen om dat huishoudelijk reglement te afficheren? Mag de lokale politie optreden in het station van La Louvière-centrum, op grond van het gemeentelijke politiereglement? Is een station een gebouw van openbaar nut? Zo niet, hoe kan een eind worden gemaakt aan de hand over hand toenemende onveiligheid?

11.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): In het koninklijk besluit van 20 december 2008 wordt opgesomd welke handelingen niet toegelaten zijn in de spoorweginfrastructuur. Dat besluit heeft een hogere juridische waarde dan een huishoudelijk reglement. Het is niet nodig het publiek met allerlei uittreksels van reglementen om de oren te slaan.

De overtredingen van dat besluit kunnen worden vastgesteld door de beëdigde agenten van de NMBS Groep, maar ook door alle politiediensten. Bovendien bepaalt de omzendbrief van 15 april 2002 duidelijk dat de lokale politie de basispolitiezorg verzekert in het station en de stationsomgeving.

Aangezien het station een openbare plaats is, zijn de gemeentelijke reglementen er van toepassing. Het koninklijk besluit is dus een voldoende rechtsgrond voor de lokale politiediensten om er op te treden en om alle mogelijke inbreuken te bestraffen.

11.03 **Colette Burgeon** (PS): De uitbaters van de cafetaria doen hun beklag omdat de politie beweert daar niet te mogen optreden, in afwezigheid van een huishoudelijk reglement. Ik zal uw antwoord bezorgen aan de lokale politie.

11.04 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Er zou moeten worden nagegaan of de handelszaken, net zoals

de openbare plaatsen, onder die regels vallen. In dit geval gaat het echter om een cafetaria en blijven we dus zeker in de logica van een openbare plaats.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de sms-dienst 'SMS 2828'" (nr. 13468)

12.01 Michel Doomst (CD&V): Vanaf september zal elke treinreiziger via sms op de hoogte worden gehouden van de dienstregeling op het traject dat hem aanbelangt. Men zou vooral realtime informatie kunnen opvragen. In mei 2008 zei de toenmalige minister dat het concept werd uitgetest. Voor abonnementsreizigers zou vanaf september de dienst My Train Info worden gelanceerd.

Kan de minister meer informatie geven over de dienst en over het project My Train Info? Wat zijn de resultaten van het onderzoek dat hierover werd gevoerd? Welke andere realtime informatiediensten worden momenteel door de NMBS overwogen?

12.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Om de treinreiziger een eenvoudig en handig informatiekanaal te verschaffen heeft de NMBS de dienst SMS 2828 ontworpen. Via deze dienst kan men de klok rond de dienstregeling opvragen van de treinen op een bepaalde verbinding, van de eerstvolgende treinen vanaf het ogenblik dat men de sms stuurt of van de treinen vanaf een bepaald uur.

De reiziger krijgt alleen de relevante reisvoorstellen, met name drie voorstellen met de snelste verbindingen naar de bestemming. Eventuele vertragingen worden vermeld. Ook eventuele overstapstations worden vermeld. Als de klant meer details wil over bijvoorbeeld de derde verbinding, sms't hij 3 naar 2828. Hij kan dan ook nagaan over hoeveel overstaptijd hij beschikt.

In het geval van staking of grote storing zal het systeem een algemene in plaats van een gepersonaliseerde boodschap versturen.

Voor de registratie van de taalkeuze en de aanvaarding van de voorwaarden betaalt men eenmalig 0,60 euro. Dit gebeurt per sms. Een pc of internetverbinding is niet vereist. Elke informatievraag en elk antwoord wordt op de factuur of het belkrediet aangerekend tegen 0,15 euro per sms.

De NMBS heeft dit in een eerste fase intern bekeken. Vanaf 10 juni start het onderzoek met een testgroep. Mogelijke fouten worden hersteld nog voor de commerciële lancering op 1 september 2009.

De andere dienst, My Train Info, betreft een gratis dienstverlening voor houders van een treinabonnement. Zij worden voor hun vertrek geïnformeerd over de mogelijke problemen op hun traject. De klant kan voor vier trajecten instellen vanaf hoeveel minuten vertraging hij verwittigd wil worden en welke dagen van de week hij die dienst wil activeren. Inschrijven kan via www.nmbs.be. De gebruiker kan op elk moment zijn voorkeuren wijzigen. De klant krijgt voor het vertrek en bij verkeersstoringen realtime informatie over de gekozen treinen alsook over de twee snelste reisalternatieven.

Dit is een nieuwe stimulans voor de NMBS om zo weinig mogelijk vertragingen te hebben. Want hoe meer vertragingen er zijn, hoe meer sms'en men zal moeten sturen.

De NMBS overweegt gelijkaardige informatie aan te bieden in aangepast formaat voor meer gesofisticeerde gsm-toestellen. Zij zal die informatie ook aanbieden via haar internetrouteplanner.

Na het klantenonderzoek zal men nagaan of er nog bijkomende wensen zijn en aan welke wensen men tegemoet kan komen.

12.03 Michel Doomst (CD&V): De gepersonaliseerde aanpak is een mooie stap voorwaarts. Meten is weten, maar ook iets rapper vergeten. Ik bedoel dat mensen eventuele vertragingen eerder aanvaarden als ze goed geïnformeerd zijn vinden. We kijken uit naar wat de proefperiode zal opleveren.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het project Railease" (nr. 13498)

13.01 Michel Doomst (CD&V): Vorig jaar startte de NMBS met Railease, een project waarbij gebruikers van leasewagens ook gratis met de trein kunnen reizen. De resultaten van de eerste testfase met zeshonderd werknemers waren positief.

Wat is nu de stand van zaken? Werden er al akkoorden gesloten met grote spelers op de leasemarkt? In welke mate wordt Railease gepromoot? Hoeveel Railease-gebruikers zijn er momenteel?

13.02 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Sinds september 2008 kunnen werkgevers voor personeelsleden met een bedrijfswagen via Railease een pakket treinreisdagen bestellen bij de NMBS. Eerst lag het minimumaantal reisdagen op zestig, maar nu kan er ook worden gekozen voor een contract met twintig of veertig dagen.

Er zijn al partnerschapsovereenkomsten gesloten met de maatschappijen Athlon Car Lease, ALD Automotive en Mercedes-Benz Financial Services. Bij de lancering van Railease werd een direct mail gestuurd naar meer dan 1.200 *fleet managers*. Ook de leasingmaatschappijen hebben een mailing verstuurd bij het afsluiten van het partnerschap.

In 2008 werden één Railease voor eerste klasse en 927 voor tweede klasse verkocht, in de eerste drie maanden van 2009 werden er 265 Raileases voor eerste klasse en 57 voor tweede klasse verkocht.

13.03 Michel Doomst (CD&V): De cijfers tonen aan dat er nog heel wat werk is. Het voordeel van het persoonlijke comfort moet nog duidelijker worden gemaakt om deze formule echt te doen aanslaan.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13430 van de heer Perpète is omgezet in een schriftelijke vraag, evenals vraag nr. 13501 van de heer Arens. De heer Laeremans is niet komen opdagen, dus zijn vraag nr. 13441 vervalt. De vragen nrs 13511 en 13512 van mevrouw Somers worden uitgesteld.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.57 uur.

La réunion publique est ouverte à 10 h 15 par M. François Bellot, président.

01 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir des ateliers SNCB de Stockem" (n° 13500)

01.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Plus de cent cinquante travailleurs sont occupés dans le dernier atelier de réparation de la SNCB en province de Luxembourg, à Stockem. Ils craignent une extinction de l'activité. Quelles sont les intentions de la SNCB quant à l'avenir de cet atelier du point de vue des investissements, du type et du volume de matériel qui y sera entretenu dans le futur? Y aura-t-il une continuité de volume de travail entre l'entretien des machines actuelles, vouées à la disparition, et les nouvelles machines?

01.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*): Pour réduire les coûts, l'entretien des locomotives affectées au trafic marchandises sera regroupé à l'atelier d'Anvers. L'impact de ces mesures est actuellement étudié. Aucune décision n'est encore prise.

01.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Votre réponse ne contient aucun engagement sur des

investissements. Il faut tenir compte d'une répartition de l'activité sur l'ensemble du territoire et à proximité des gares de tri. On pourrait, par exemple, entretenir à Stockem les nouvelles locomotives électriques destinées au trafic RER.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- **M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes de garde des vélos en gare de Braine-le-Comte" (n° 12787)**

- **M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les retards pris dans la réfection de la salle des pas perdus de la gare de Braine-le-Comte" (n° 13440)**

02.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Suite au vol d'un casque de cycliste dans le parc à vélos de la gare de Braine-le-Comte et constatant que ce même parc, faute de surveillance, était l'objet de dégradations diverses, je pense qu'il serait utile de créer un poste de surveillant et de prévoir un système permettant aux abonnés d'ouvrir et de fermer ce parc. Ces abonnés sont prêts à payer ce service.

02.02 Steven Vanackere, ministre (en français) : La gare de Braine-le-Comte dispose d'un parking vélos de quarante places, sans agent à demeure pour ouvrir ou fermer le portillon mais sous surveillance caméras et fermé entre 22 heures et 5 heures. Dans presque toutes les gares, des parkings vélos sont mis gratuitement à la disposition des voyageurs. Consentir à votre approche de la sécurité se traduirait par une augmentation des coûts de l'ordre de 200.000 euros par an et par gare. La SNCB ne dispose pas de tels moyens.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Je vous propose un accord entre la SNCB et la ville dont je suis le bourgmestre. Nous prendrions en charge l'aménagement d'un parking payant sur un de vos terrains.

02.04 Steven Vanackere, ministre (en français) : Votre réaction est constructive et nous devrions pouvoir ensemble trouver des solutions, mais il faut garder à l'esprit les données économiques du problème !

02.05 Jean-Jacques Flahaux (MR) : J'en viens à ma question jointe à la précédente. Les travaux de réfection de la salle des pas perdus de la gare de Braine-le-Comte avec la remise en service des toilettes publiques ont commencé il y a plusieurs mois. La réception des travaux et l'ouverture au public étaient prévues pour le 21 janvier 2009 au plus tard ! Pouvez-vous plaider pour réactiver ce dossier ?

02.06 Steven Vanackere, ministre (en français) : Les travaux prévus en gare de Braine-le-Comte ont débuté le 15 septembre 2008. Suite à la découverte de câbles électriques et à un retard dans la fourniture du matériel, le nouveau délai de fin des travaux a été reporté à la fin du mois de juin.

02.07 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Suivant les informations du chef de gare, il semblerait que la tranche principale des travaux ne devrait débuter qu'en octobre. Je serais très heureux si votre cabinet pouvait vérifier cette information.

L'incident est clos.

03 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les points d'arrêt de la SNCB" (n° 12874)

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Le journal *Het Nieuwsblad* a effectué un test sur la partie flamande du réseau SNCB, dont la conclusion était qu'il manquait de places de stationnement, de toilettes, d'informations en temps réel dans nombre de gares et de points d'arrêt. Les gares avec guichets semblent mieux s'en sortir. La SNCB va-t-elle dès lors reconsidérer son projet de fermeture de nombre d'entre elles ?

Après avoir concentré ses efforts sur les grandes gares, la SNCB va-t-elle travailler à une amélioration des gares secondaires et des points d'arrêt, qui sont appelés à augmenter et à gagner en importance avec le

développement du RER ?

De bonnes conditions d'accueil motiveraient les gens à se déplacer en train. Quel est le programme d'intervention prévu par la SNCB ?

03.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : L'article du quotidien *Het Nieuwsblad* laisse entendre que la SNCB aurait annoncé la fermeture d'un certain nombre de guichets dans les gares. Ce n'est pas le cas. La SNCB a annoncé la suppression de la vente internationale dans certaines gares, mais cette décision n'implique aucune fermeture de guichet en ce qui concerne la vente trafic intérieur.

Concernant les parkings pour les deux-roues, l'objectif 2008-2012 est d'atteindre 78.000 places sur l'ensemble du réseau (par rapport aux 59.000 places répertoriées fin 2007). La SNCB Holding s'est engagée à aménager un abri vélo couvert de minimum six râteliers dans chaque point d'arrêt.

Pour les voitures, l'objectif est d'atteindre 54.000 places de stationnement (45.000 places étaient répertoriées fin 2007). Des investissements seront consentis dans les points d'arrêt.

Hors RER, le budget d'investissement 2008-2012 pour les parkings voitures et deux-roues s'élève à 227 millions d'euros.

Des sanitaires sont présents dans les gares mais de telles installations ne sont pas prévues dans les points d'arrêt non-gardés, faute de personnel présent sur place.

Infrabel réalise actuellement une étude pour améliorer la qualité de l'information dans les points d'arrêt non-gardés, qui sont déjà tous pourvus d'une sonorisation.

A l'horizon 2028, cent gares et points d'arrêt seront équipés d'ascenseurs ou de plans inclinés et 285 gares et points d'arrêt seront équipés de quais à 75 cm ou 55 cm.

Une nouvelle version des normes concernant l'accessibilité des gares, « REVALOR », est en cours de rédaction, avec la contribution des bureaux d'accessibilité et le Conseil national supérieur des personnes handicapées. Il sera finalisé en juin 2009 (normes de construction relatives aux quais, couloirs sous voies, zones publiques des bâtiments de gares et abords de gares).

03.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Nous commençons à aménager un nouveau parking de 92 places supplémentaires, juste devant la gare, en attendant que la SNCB construise son grand parking de 400 places à l'arrière de la gare de Braine-le-Comte. Si en parallèle, vous pouviez faire avancer le dossier, cela rencontrerait beaucoup d'attentes.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les dates de jour de grève à la SNCB" (n° 12896)

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : La multiplication de grèves les lundis et vendredis à la SNCB est de plus en plus mal perçue par les navetteurs.

Sans remettre en doute les raisons de ces grèves, ni leur existence, je m'interroge sur leur mise en pratique. Le dernier arrêt de travail sur la ligne de Charleroi l'a été suite à l'agression d'un agent de la SNCB le vendredi 17 avril. Ou bien il était possible de déclencher une grève d'urgence dès le samedi, ou bien, en ne motivant pas le caractère urgent de cette dernière, une grève le mardi 21 avril, en lieu et place du lundi 20 avril, était suffisante et aurait été véritablement perçue comme une réponse à cette agression, et uniquement cela.

Comptez-vous aborder ce sujet avec les représentants syndicaux de la SNCB ?

04.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Il n'appartient pas au ministre d'intervenir directement dans la concertation sociale d'une entreprise publique autonome.

En supplément au protocole d'accord social 2008-2010 et compte tenu des missions spécifiques des entreprises publiques, une procédure en matière de conflit social, applicable à l'ensemble du personnel, a été établie entre la direction du groupe SNCB et les organisations syndicales. La direction et les représentants du personnel se sont engagés à fournir un effort maximum pour éviter les interruptions de travail et pour assurer un fonctionnement optimal des organes de concertation sociale.

Malgré cet accord, une partie du personnel a, à la suite des agressions du 17 avril 2009, interrompu le travail le 20 avril 2009 à Charleroi et, à la suite de l'accident de Dinant du 23 mai 2009, une partie du personnel a interrompu le travail.

Depuis l'entrée en vigueur du récent accord, seuls deux cas ont donné lieu à une grève spontanée, contre huit au premier semestre 2008.

04.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Même si je sais que ni la SNCB ni vous-même n'y êtes favorables, je souhaiterais que, ces jours-là, les transports soient gratuits de manière à rendre ces grèves sympathiques.

L'incident est clos.

05 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la communication de La Poste" (n° 13175)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR) : J'ai contacté la Poste de Braine-le-Comte pour lui demander si la vieille boîte aux lettres devant la gare, ne portant aucune indication de jours et d'heures de levée et située à environ deux mètres de hauteur, était encore en activité. L'employé m'a répondu que oui, mais que lui-même n'était pas compétent pour déterminer si les informations utiles seraient prochainement remises sur la boîte. Sans me remercier d'avoir signalé le problème, il m'a communiqué le numéro de téléphone de l'administration centrale. Appelant cette dernière, j'ai rencontré plusieurs difficultés, notamment pour choisir ma langue de communication alors que j'appelais d'un téléphone en réseau, ici, au Parlement.

Pouvez-vous demander à vos bureaux de poste de bien vouloir relayer les informations qu'ils reçoivent relatives aux dysfonctionnements ou dégradations du mobilier postal ? Pouvez-vous également demander à ces services d'améliorer leur serveur téléphonique interne afin que les appelants basculés ne voient pas leur communication coupée ? Enfin, j'espère que ma question amènera les services de la Chambre à modifier également le serveur afin que les députés et les autres personnes qui y travaillent puissent joindre l'administration publique sans difficulté.

05.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La Poste a centralisé son service aux clients sous un seul numéro de téléphone où le client peut trouver réponse à la plupart de ses demandes.

Deux cents collaborateurs y travaillent. En 2008, 1,7 million d'appels ont été traités. En composant ce numéro, le client est invité à faire le choix de sa langue au moyen des touches numériques. Quand le client ne choisit rien, il est orienté vers un opérateur capable de tenir une conversation de base en français comme en néerlandais. Ce dernier, en fonction de la demande, transfère l'appel vers un opérateur compétent. Lorsque l'appel passe par un central téléphonique, il faut faire précéder votre choix par la touche "étoile" ou "carré".

La Poste n'a pas eu connaissance de difficultés de transfert d'appels. Il se peut qu'une erreur de manipulation se soit produite, ce dont elle s'excuse.

Enfin, une nouvelle indication des jours et heures des levées sera placée sur la boîte aux lettres située devant la gare de Braine-le-Comte, qui sera aussi rafraîchie.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR) : Ici, il s'agissait davantage d'un problème d'organisation. De bonne foi, il me semblait logique que le bureau de poste de Braine-le-Comte s'en occupe lui-même.

05.04 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Vous avez raison.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- **M. Jan Mortelmans** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le Rhin de fer" (n° 13336)
- **M. Jef Van den Bergh** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le dossier du Rhin de fer" (n° 13347)
- **M. Jan Mortelmans** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers" (n° 13392)
- **M. Jef Van den Bergh** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers" (n° 13506)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Une commission d'experts indépendants suggère de reporter de cinq ans au moins la réactivation complète du Rhin de fer, les coûts dépassant les bénéfices pour la société. Ce sont là de mauvaises nouvelles : tous les collègues qui suivent ce dossier de près depuis de longues années sont convaincus de l'intérêt du Rhin de fer pour la Flandre et le port d'Anvers, et qu'un report témoigne d'une absence de vision d'avenir.

Les bonnes nouvelles en revanche viennent de Dirk Van Mechelen et Marleen Vanderpoorten, membres de l'Open VLD qui ont annoncé dans une publication que dès 2018, à Lierre, le transit des marchandises et des personnes passera par un tunnel. La SNCB et l'Administration des Routes de la Région flamande auraient déjà chiffré et étayé l'ensemble du dossier. Les deux libéraux se targuent d'encore obtenir l'adoption de cette convention par l'Exécutif flamand avant les élections du 7 juin.

Le Vlaams Belang apporte évidemment son soutien total à la réalisation de ce nouvel itinéraire mais, pour être sûr, je me tourne vers le vice-premier ministre pour obtenir confirmation de cette information. Le deuxième accès ferroviaire sera-t-il réalisé en 2018 et la gare ainsi que les voies seront-elles souterraines ? Où en est le deuxième accès ferroviaire ? Le ministre peut peut-être également dissiper mes inquiétudes à propos du Rhin de fer .

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : J'ai déposé deux questions distinctes. Je voudrais faire observer en passant que, selon moi, le seul lien entre le Rhin de fer et le deuxième accès ferroviaire est qu'ils permettent tous deux de désenclaver le port d'Anvers.

Le rapport final de la commission d'experts indépendants suggère de reporter d'au moins cinq ans la mise en service du Rhin de fer. Même si de bons arguments plaident en faveur d'un tel report, dans la pratique sa durée sera probablement de dix ans. Le trafic conteneurs du port d'Anvers vers l'arrière-pays connaît dans l'intervalle une croissance spectaculaire. Malgré la crise, on peut d'ailleurs encore s'attendre pour les prochaines années à une croissance de 16,5 %, dans la mesure, entre autres, où le Seaftingedok apportera également une capacité supplémentaire. Afin de pouvoir faire face de manière durable à ces flux de trafic de marchandises, il s'impose de réaliser des investissements au niveau des chemins de fer et du canal Albert. Ces derniers investissements sont prévus sur un délai de cinq à huit ans.

Fin 2008, le dossier du Rhin de fer semblait enfin connaître une accélération avec la promesse du gouvernement néerlandais de réactiver le tracé historique. Cette promesse s'estompée à présent. Une concertation a-t-elle lieu avec le ministre néerlandais Eurlings ? Le dossier risque-t-il de se retrouver à nouveau au frigo ? Quelles sont les principales recommandations du rapport final de la commission ? Quelle

est la position du ministre ? Une concertation a-t-elle eu lieu à ce sujet avec le gouvernement néerlandais ? L'objectif de 2015 – ou 2018 selon Infrabel – est-il maintenu ? Etudie-t-on des solutions de rechange pour faire face à l'accroissement du trafic de marchandises au départ du port d'Anvers ?

Si pratiquement chacun s'accorde pour dire qu'un deuxième accès ferroviaire est nécessaire, l'exécution concrète reste un sujet de discussion. En dévoilant ses plans concernant le tracé il y deux semaines, le ministre flamand de l'Aménagement du territoire Van Mechelen a suscité quelque émoi. Il a présenté une alternative, soit deux projets faisant passer de grandes parties du trajet dans un tunnel. M. Van Mechelen présente son plan comme l'œuf de Colomb mais il s'agit surtout, à nos yeux, d'une manière de se profiler comme le candidat à la fonction de chef du gouvernement flamand.

Dans quelle mesure les plans de M. Van Mechelen ont-ils fait l'objet d'un examen concret et sont-ils réalisables ? Le Groupe SNCB est-il sur la même longueur d'ondes ? Est-il exact qu'Eurostation et Infrabel ont chiffré les projets ? Quels prix sont avancés pour les différents tracés ? S'agit-il de plans définitifs ou d'idées à approfondir ?

06.03 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Ce dossier est très important et j'ai lu les différents rapports à ce sujet. Toutefois, je ne souhaite pas encore les rendre publics parce qu'ils serviront de base aux prochaines négociations avec les Pays-Bas. Nous avons également toutes les raisons de penser que les résultats de l'analyse sociale des coûts et des bénéfices seront publiés sous peu.

La Commission d'experts indépendants doit formuler un avis conjoint sur les coûts probables, pour les Pays-Bas et la Belgique, de la réactivation du Rhin de fer sur le territoire néerlandais. Cette mission inclut trois volets : la formulation d'une « *second opinion* » sur les projets ProRail et les devis estimatifs relatifs au Rhin de fer, ainsi que sur l'analyse sociale des coûts et des bénéfices et des prévisions en matière de transport, et la formulation d'un avis sur la répartition des coûts entre la Belgique et les Pays-Bas. L'étude et les activités de cette commission sont clôturés et des négociations sont en cours en vue de l'adoption d'une décision définitive, étant donné que certains points spécifiques doivent encore être clarifiés.

Nous souhaitons parvenir dans un délai relativement bref à un *memorandum of understanding* entre l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, ce qui requiert d'autres accords en matière de répartition des coûts, principalement avec les Pays-Bas. Compte tenu de l'intérêt logistique du projet, le gouvernement continue à oeuvrer pour une liaison directe et rapide entre Anvers, la région de la Ruhr et l'Europe centrale et septentrionale. La Belgique plaide pour la réactivation rapide du Rhin de fer, un point de vue que j'ai par ailleurs très clairement exposé au secrétaire d'État allemand compétent.

J'ai rencontré mon collègue néerlandais le 1^{er} avril 2009. Il m'a informé que les Pays-Bas étaient toujours disposés à exécuter le jugement d'arbitrage. Nous avons tous deux invité nos services à préciser les points de vue concernant les rapports partiels en prévision d'une deuxième réunion ministérielle qui se tiendra probablement à l'été 2009.

Lors de la concertation trilatérale du 17 novembre 2008, aucun accord n'a été obtenu sur le financement du tracé alternatif de l'A52 et la situation n'a pas évolué depuis.

La liaison modernisée passant par le tracé historique est prévue pour 2018. L'année 2015 n'est plus une échéance réaliste.

Le projet de liaison ferroviaire Liefkenshoek doit également permettre d'éviter la paralysie du trafic anversoïse. Cette liaison ferroviaire directe entre la zone portuaire de la Rive gauche et de la Rive droite passant par un tunnel est programmée pour l'été 2014. Dans l'intervalle, Infrabel prépare une ramification des voies en hauteur entre les lignes ferroviaires portuaires 11 et 27A. La réalisation est prévue pour la mi-2013. Actuellement, le dossier est au stade RIE.

Grâce à ces projets, la capacité augmentera de 30 % et la fréquence quotidienne des trains pourra être portée à 470 au lieu de 360 aujourd'hui. Dans ces conditions toutefois, de sérieux problèmes de capacité se poseront à nouveau à partir de 2020 sur la ligne de chemin de fer portuaire 27A, problèmes que l'actuelle infrastructure ferroviaire ne permettra pas de résoudre.

Dans le cadre de la discussion sur le deuxième accès ferroviaire, je regrette vivement que certains travaux fassent trop souvent l'objet de commentaires publics irréfléchis et prématurés. Dans le cadre de ce dossier, le seul tracé officiellement retenu est celui adopté en juin 2000 par le gouvernement flamand. Un certain nombre de problèmes en matière d'aménagement du territoire semblent encore se poser dans ce cadre et c'est la raison pour laquelle Infrabel examine actuellement les possibilités d'améliorer le tracé. Nous ne disposerons de précisions à ce sujet qu'en automne au plus tôt. L'initiative en ce qui concerne la concertation officielle à propos du deuxième accès ferroviaire et en ce qui concerne un éventuel tracé alternatif appartient évidemment aux autorités flamandes.

06.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Le ministre a raison d'agir avec circonspection dans le cadre du dossier du Rhin de fer et de ne pas modifier sa position.

En ce qui concerne le deuxième accès ferroviaire, je constate que le ministre Van Mechelen et Mme Vanderpoorten se livrent à des prises de position électoralistes dont il ne restera probablement pas grand-chose après ce dimanche. J'espère sincèrement que des progrès pourront encore être réalisés dans le cadre de ces deux dossiers mais je suis surtout déçu par les agissements politiques autour de ceux-ci.

06.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : J'estime que c'est une bonne chose d'étudier de façon raisonnée un itinéraire viable et valable pour le second désenclavement ferroviaire car je ne pense pas qu'il soit raisonnable de régler ce problème en lançant dans les médias des pistes qui ne mènent nulle part.

En outre, je me réjouis que dans le dossier du Rhin de fer, l'on aspire à relativement brève échéance à conclure un protocole d'accord avec l'Allemagne et les Pays-Bas car je trouve que nous avons tendance à accéder trop facilement à certaines exigences néerlandaises et que nous devrions peut-être élever davantage la voix.

06.06 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Autant j'estime que la prudence est de rigueur, autant je considère qu'il faut éviter toute complaisance. Dans l'intérêt des contribuables belges, je veux que la Belgique fasse valoir son droit historique à un tronçon du Rhin de fer mais à condition que sa prise en charge financière ne dépasse pas les limites de ce qui est raisonnable. Au nom des contribuables belges, je refuse de signer un chèque en blanc.

06.07 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je suis tout à fait d'accord avec vous.

L'incident est clos.

07 Question de M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le bilinguisme du personnel de la cabine de signalisation des chemins de fer de Hal" (n° 13223)

07.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : À compter du 19 juin, la cabine de signalisation du bloc 7 à Hal devrait être transférée au bloc 1 de Bruxelles-Midi. Ainsi, un bloc qui était flamand deviendrait bilingue. Il s'agit sans doute d'une mesure rationnelle s'inscrivant dans le cadre d'une politique de concentration des cabines de signalisation mais, de la sorte, la frontière qui sépare Hal-Vilvorde de Bruxelles deviendrait poreuse, ce qui poserait un problème aigu.

N'y a-t-il aucune autre possibilité ? J'ai l'impression que les chemins de fer essaient de rattacher insidieusement la périphérie flamande à Bruxelles dix-neuf communes.

07.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Le transfert de la cabine de signalisation de Hal vers celle de Bruxelles-Midi s'inscrit dans le cadre d'un plan de concentration global qui aboutira à une modernisation complète des installations de signalisation et à une amélioration de la régularité du trafic. La répartition sera effectuée sur des bases organisationnelles logiques, selon lesquelles la cabine de signalisation de Hal fait partie de la gestion du réseau de Bruxelles.

À partir du 19 juin prochain, le personnel de Hal sera entièrement intégré dans la cabine de signalisation de Bruxelles-Midi, d'où il assurera la gestion de la zone d'action de l'ancienne cabine de signalisation de Hal.

Les informations concernant le trafic ferroviaire dans cette zone seront fournies exclusivement en néerlandais conformément à la législation linguistique.

Aucune autre cabine de signalisation de la région néerlandophone ne fait partie de l'administration régionale de Bruxelles.

07.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : J'ai bien compris que le personnel actuel sera transféré mais je souhaiterais savoir s'il sera remplacé ultérieurement par du personnel néerlandophone.

07.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Le service pour Hal sera assuré par des personnes maîtrisant le néerlandais.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la diminution du personnel en gare de Leuze et ses impacts sur la sécurité et le service" (n° 13337)

08.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Une suppression de postes à la gare de Leuze serait envisagée, ce qui mettrait en péril la qualité du service pour les usagers quotidiens de la gare et risquerait d'amplifier le phénomène d'insécurité. Quelles sont les intentions réelles de la SNCB ?

08.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : La SNCB n'envisage pas de supprimer du personnel à la gare de Leuze. Elle prévoit, en semaine, un vendeur et un sous-chef de gare le matin et l'après-midi. Les week-ends et les jours fériés, un vendeur travaille le matin et l'après-midi. Les vendeurs travaillent dans des guichets fermés. En cas d'agression ou d'incident majeur dans la gare, il leur est demandé de donner l'alarme très rapidement.

08.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Je me réjouis d'entendre qu'aucune suppression de personnel n'est envisagée et que celui-ci est en mesure d'exercer une surveillance concernant d'éventuels problèmes de sécurité.

L'incident est clos.

09 Question de M. Philippe Henry au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les futures pertes d'emploi à La Poste" (n° 13354)

09.01 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Le secteur Poste de la CGSP-Liège a récemment mené une action au bureau de Hannut, suite à l'annonce du remplacement de la fonction de facteur traditionnel et statutaire par celle de livreur contractuel. C'est donc tout un secteur qui est menacé et désormais considéré comme un métier d'appoint complémentaire, précaire et sans statut. Selon les estimations, cette mesure devrait supprimer à terme environ 30 % d'emplois au sein de La Poste.

Considérez-vous cette mesure comme un progrès en termes de service à la population ? Trouvez-vous acceptable un tel démantèlement de la fonction de facteur et un tel recul quant au statut ? Une évaluation qualitative du nouveau système est-elle prévue, dans quels délais et selon quelles modalités ? Enfin, comprenez-vous la colère des facteurs par rapport à ce système et quelle réponse pouvez-vous leur apporter ?

Président : M. Jef Van den Bergh.

09.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : L'introduction du nouveau métier de facteur de quartier s'inscrit dans le contexte d'optimisation du réseau logistique de La Poste, en particulier l'automatisation plus poussée du tri introduite par les nouveaux centres de tri. Par conséquent, les tâches de préparation des facteurs diminuent dans les bureaux de poste locaux.

Le métier de facteur continuera bien entendu à subsister pour la distribution de produits complexes. Je comprends les nombreuses interrogations que ces changements soulèvent auprès des facteurs. La Poste ne compte cependant pas supprimer d'emplois par voie de licenciements. C'est bel et bien au fur et à mesure des départs naturels que la fonction de facteur de quartier sera introduite. Ils bénéficieront, par ailleurs, de contrats d'emploi à part entière.

09.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Si certains éléments semblent rassurants par rapport au risque de licenciements secs et au statut, l'emploi va bel et bien être réduit à moyen terme. Vous n'apportez aucune solution quant au métier lui-même ni quant au service. Qu'en est-il du rôle social du facteur ? La fonction historique du facteur n'est plus du tout prise en compte dans les conséquences de cette privatisation.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la mise en œuvre des revendications des mandataires de la Communauté Urbaine du Centre (CUC) en matière de développement ferroviaire" (n° 13464)

10.01 Colette Burgeon (PS) : Le 27 mars dernier, plusieurs bourgmestres et députés de la Communauté urbaine du Centre (CUC) vous ont fait part de la situation discriminatoire vécue par 15.738 navetteurs. Ils demandent des voitures supplémentaires sur toutes les lignes de ce territoire, du matériel moderne et confortable, l'adaptation des parkings et l'aménagement des quais, gares et points d'arrêt, la création d'une relation supplémentaire cadencée sur la ligne Binche-Louvain-la-Neuve et d'une relation omnibus complémentaire sur la ligne Charleroi-Mons et, enfin, la création d'un arrêt en gare de Morlanwelz. Pour la rencontre du 24 juin entre les représentants de la CUC et vous-même, quelles avancées avez-vous pu obtenir de la SNCB par rapport à ces revendications ? De nouveaux essais ont-ils été effectués avec des voitures M6 à double étage sur la ligne Binche-Bruxelles ? Des mesures peuvent-elles être prises pour offrir aux clients des voitures équipées d'air conditionné ?

10.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Je possède déjà les premiers éléments de réponse du groupe travaillant pour la réunion du 24 juin mais je préfère ne pas les fournir ici afin de respecter le cadre de dialogue de la rencontre.

La SNCB étudie la possibilité d'intégrer le nouveau matériel roulant à double étage M6 sur la liaison Lier-Binche-Bruxelles. Cet été, la desserte des trains touristiques à destination de la côte et partant de la région du Centre sera assurée par des voitures à double étage M6 et des automotrices modernes AM96 climatisées.

10.03 Colette Burgeon (PS) : Au niveau des M6, j'espère qu'une décision interviendra rapidement.

Concernant la mise en œuvre de voitures M6 partant du Centre vers la côte, ce qui m'importe surtout, c'est que les navetteurs en bénéficient en priorité.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le respect et l'application de l'arrêté royal portant règlement de police sur les chemins de fer" (n° 13466)

11.01 Colette Burgeon (PS) : La présence d'agents de Securail a permis de réduire notablement l'insécurité en gare de Braine-le-Comte. Malheureusement, les troubles se sont déplacés vers la gare du centre de La Louvière. Les agents de Securail ne peuvent y être suffisamment présents. Le mois dernier, la police zonale a dû intervenir à plusieurs reprises.

Des solutions existent pourtant. La Ville de La Louvière autorise ainsi les agents de la zone de police à intervenir dans les bâtiments d'utilité publique qui disposent d'un règlement d'ordre intérieur. Mais cela suppose que le règlement d'ordre intérieur soit affiché à plusieurs endroits de la gare, ce qui n'est pas le cas.

Pouvez-vous demander à la SNCB d'afficher ce règlement ? La police de la zone peut-elle intervenir en gare de La Louvière-Centre sur base du règlement de police communale ? Une gare est-elle un bâtiment d'utilité publique ? Sinon, comment mettre fin à cette insécurité galopante ?

11.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : L'arrêté royal du 20 décembre 2007 reprend les actes qu'il est interdit de poser dans les infrastructures ferroviaires. Sa valeur juridique est supérieure à celle d'un règlement d'ordre intérieur. Il n'est pas nécessaire de surcharger le public d'extraits de règlements.

Les infractions à cet arrêté peuvent être constatées par les agents assermentés du groupe SNCB mais également par tous les services de police. En outre, la circulaire ministérielle du 15 avril 2002 stipule clairement que la police locale assure la fonction de police de base dans la gare et ses alentours.

La gare étant un lieu public, les règlements communaux s'y appliquent. L'arrêté royal est une base suffisante pour que la police locale puisse intervenir en vue de sanctionner tout comportement interdit.

11.03 Colette Burgeon (PS) : Les tenanciers de la cafetaria se plaignent car la police prétend ne pas y avoir accès vu l'absence de règlement. Avoir posé la question me permet de retourner auprès de la police locale.

11.04 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Il faut néanmoins vérifier si les commerces sont soumis à ce règlement au même titre que les lieux publics. En l'occurrence, il s'agit d'une cafetaria et nous nous situons certainement dans une logique de lieu public.

L'incident est clos.

12 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le service SMS 2828" (n° 13468)

12.01 Michel Doomst (CD&V) : À partir de septembre, tous les usagers du train seront informés par SMS des horaires sur les trajets qui les concernent. Ils devraient surtout pouvoir demander des informations en temps réel. En mai 2008, le ministre de l'époque avait indiqué que le concept était à l'essai. Le magazine *My Train Info* destiné aux voyageurs abonnés devrait être lancé dès septembre.

Le ministre peut-il fournir davantage d'informations sur ce service et sur le projet *My Train Info* ? Quels sont les résultats de l'étude menée à ce sujet ? Quels autres services d'information en temps réel sont actuellement envisagés par la SNCB ?

12.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Pour offrir aux voyageurs un canal d'information simple et pratique, la SNCB a mis sur pied le service SMS 2828. Grâce à ce service, il est possible de demander 24 heures sur 24 les horaires des trains sur un trajet spécifique, pour les trains qui circulent à partir de l'instant où le SMS a été envoyé ou pour les trains circulant à partir d'une certaine heure.

Le voyageur ne reçoit que les propositions de trajet pertinentes, c'est-à-dire trois propositions tenant compte des liaisons les plus rapides vers sa destination. Les éventuels retards sont mentionnés, de même que les gares de correspondance. Si le client souhaite davantage de détails, par exemple, sur le troisième itinéraire, il peut envoyer 3 par SMS au 2828. Il peut aussi vérifier les temps de correspondance.

En cas de grève ou de grosses perturbations, le système enverra un message général au lieu d'un message personnalisé.

L'enregistrement du choix de la langue et l'acceptation des conditions se font par SMS et sont subordonnés au paiement d'une somme unique de 0,60 euro. Le service ne nécessite ni pc, ni connexion internet. Toute demande d'information ou réponse est décomptée de la facture ou du crédit d'appels au tarif de 0,15 euro par SMS.

Après une première phase d'essais en interne, la SNCB poursuivra la mise au point du service avec un groupe test dès le 10 juin. D'éventuelles erreurs seront corrigées avant le lancement commercial, qui aura

lieu le 1^{er} septembre 2009.

L'autre service, *My Train Info*, gratuit et réservé aux titulaires d'un abonnement de train, informe ces derniers, avant leur départ, d'éventuels problèmes sur le trajet. Le client peut décider, pour quatre itinéraires, du nombre de minutes de retard à partir duquel il veut être averti et des jours de la semaine auxquels il désire activer le service. L'inscription se fait sur l'adresse www.sncb.be. L'utilisateur peut modifier ses préférences à tout moment. Avant le départ, il reçoit des informations en temps réel sur les éventuelles perturbations de trafic affectant les trains choisis et se voit proposer les deux autres relations les plus rapides.

Pour la SNCB, ce service représente une nouvelle incitation à réduire autant que possible les retards. En effet, plus il y aura de retards, plus la société devra envoyer de SMS.

La SNCB envisage de proposer des informations semblables sous un format adapté à des GSM plus sophistiqués. Elle informera également ses clients par le biais de son planificateur d'itinéraires sur internet.

Après l'enquête auprès de la clientèle, la SNCB examinera s'il y a des souhaits supplémentaires et quels souhaits peuvent être exaucés.

12.03 Michel Doomst (CD&V) : L'approche personnalisée constitue une belle avancée. Mesurer c'est savoir, mais c'est aussi oublier plus vite. J'entends par là que des utilisateurs correctement informés acceptent plus facilement des retards éventuels. J'attends avec impatience les résultats de la période de test.

L'incident est clos.

13 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le projet Railease" (n° 13498)

13.01 Michel Doomst (CD&V) : Railease, projet grâce auquel les utilisateurs de véhicules en leasing peuvent prendre le train gratuitement a été lancé l'année dernière par la SNCB. Les résultats de la première phase test impliquant six cent travailleurs sont positifs.

Comment se présente la situation à l'heure actuelle ? Des accords ont-ils déjà été passés avec de grands opérateurs sur le marché du leasing ? Dans quelle mesure la promotion de Railease est-elle assurée ? Quel est pour l'heure le nombre d'utilisateurs Railease ?

13.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Depuis le mois de septembre 2008, les employeurs peuvent, via Railease, commander à la SNCB un paquet de journées de voyage en train pour les membres de leur personnel qui disposent d'une voiture de société. Initialement, le nombre minimum de journées de voyage était fixé à soixante, mais à présent, il est également possible d'opter pour un contrat portant sur vingt ou quarante jours.

Des partenariats ont déjà été conclus avec les sociétés Athlon Car lease, ALD Automotive et Mercedes-Benz Financial Services. Lors du lancement de Railease, un mailing a été envoyé à plus de 1.200 *fleet managers*. Les sociétés de leasing ont également envoyé un mailing lors de la conclusion du partenariat.

En 2008, 1 Railease première classe et 927 Railease seconde classe ont été vendus. Ces chiffres étaient respectivement de 265 et 57 pour les trois premiers mois de 2009.

13.03 Michel Doomst (CD&V) : Les chiffres démontrent qu'il reste beaucoup à faire. L'avantage du confort personnel doit encore être accentué pour que cette formule devienne véritablement attrayante.

L'incident est clos.

Le président : La question n° 13430 de M. Perpète est transformée en question écrite, de même que la question n° 13501 de M. Arens. M. Laeremans n'étant pas présent, sa question n° 13441 est supprimée. Les questions n° 13511 et 13512 de Mme Somers sont reportées.

La réunion publique de commission est levée à 11 h 57.