

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 3 JUNI 2009

Voormiddag

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

du

MERCREDI 3 JUIN 2009

Matin

La séance est ouverte à 10.15 heures et présidée par M. François Bellot.
De vergadering wordt geopend om 10.15 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, M. Flahaux a gentiment accepté de me laisser poser ma question n° 13500 car je dois me rendre à une autre réunion.

Le **président**: Vous avez la parole.

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 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eerste minister 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!): Monsieur le président, je remercie M. Flahaux pour sa compréhension.

Monsieur le ministre, je voulais vous interroger sur l'avenir des ateliers SNCB de Stockem, où les travailleurs mènent en ce moment une action.

Actuellement, plus de 150 travailleurs sont occupés dans le dernier atelier de réparation de trains restant en province de Luxembourg, après la fermeture de ceux Bertrix et de Latour.

En l'absence d'investissements récents dans ces ateliers et avec l'annonce de l'électrification de la ligne vers Luxembourg et le changement de matériel nécessaire, malgré les besoins évidents de transformation pour pouvoir entretenir de futures nouvelles machines, les travailleurs craignent une extinction ou une diminution de l'activité.

Il semble pourtant important, tant en matière d'emploi en province de Luxembourg que dans un objectif de proximité avec les centres de tri et le maintien d'une certaine expertise, de conserver un tel atelier et de le moderniser.

Monsieur le ministre, quelles sont les intentions de la SNCB quant à l'avenir des ateliers de Stockem?

Quels sont les investissements qui y sont prévus et dans quels délais?

Quels types et quels volumes de matériel y seront-ils entretenus dans le futur?

Le volume de travail sera-t-il identique pour ce qui concerne les nouvelles machines prévues par rapport aux machines actuelles vouées à disparaître ou vouées à être entretenues ailleurs?

01.02 **Steven Vanackere**, ministre: Monsieur le président, monsieur Gilkinet, afin de réduire au maximum les coûts de maintenance du matériel roulant facturés à l'activité B-Cargo de la SNCB, l'entretien des locomotives affectées au trafic marchandises sera en effet regroupé, autant que possible, à l'atelier d'Anvers. Ainsi en est-il des locomotives de type 20 qui assurent des trains de marchandises dans la zone

d'Anvers et de Zeebrugge et qui sont actuellement entretenues à l'atelier de Stockem.

La direction de la SNCB étudie actuellement l'impact de ces mesures sur l'évolution des charges des différents ateliers répartis sur l'ensemble du réseau, dont celui de Stockem. Aucune décision n'est encore prise quant à la future répartition du matériel roulant parmi ces ateliers.

01.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, votre réponse est assez courte et ne contient aucun engagement sur des investissements. Autant on peut souhaiter que l'entreprise publique soit bien gérée et qu'on limite les coûts de maintenance, autant il faut pouvoir tenir compte d'une répartition de l'activité sur l'ensemble du territoire et aussi à proximité des gares de tri. Or, il y en a aussi dans cette province. Je ne peux dès lors pas considérer votre réponse comme étant rassurante. En effet, il serait dommageable de perdre une expertise réelle de l'entretien des machines.

En tant que ministre en charge des Entreprises publiques, je vous encourage à avoir un souci de répartition de l'expertise et des investissements, tout en veillant à une bonne gestion de la SNCB. On pourrait entre autres imaginer d'entretenir dorénavant à Stockem les nouvelles locomotives électriques que l'on envisage d'utiliser pour le trafic RER. Il me semble réellement important de conserver une activité industrielle sur l'ensemble du territoire, y compris en province de Luxembourg. C'est ce que je voulais mettre en évidence dans ma question. Monsieur le ministre, je ne manquerai donc pas de vous réinterroger pour avoir une réponse plus précise.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 Samengevoegde vragen van

- **de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eerste minister 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-eerste minister 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, je viens d'être interpellé – ma question date du 3 avril dernier – par l'un de mes administrés à la suite du vol de son casque de cycliste dans le parc à vélos de la gare de Braine-le-Comte.

J'avais déjà été informé d'un délit dans le même parc il y a un peu plus d'un an par un autre client de la SNCB, victime d'un vol de vélo. Travaillant à Bruxelles et habitant à près de 6 kilomètres de la gare de Braine-le-Comte, celui-ci avait opté, ce qui répond à nos vœux à tous, pour un mode de déplacement écologique pour se rendre de son domicile à la gare, à savoir un vélo. Rassuré par le fait que le parc à vélos restait clos la nuit, lorsqu'il a dû l'y laisser, il a eu la mauvaise surprise de ne plus l'y retrouver lors d'un de ses retours. Son vélo avait été volé.

Ayant appris que par ailleurs des dégradations avaient été faites sur d'autres vélos, il s'était renseigné auprès du personnel de la gare pour comprendre comment cela avait pu arriver et il s'était vu expliquer que, par manque de personnel ou par absence de rémunération spécifique pour remplir cette fonction, le personnel de la SNCB ne s'occupait plus de fermer l'enclos depuis un mois et ce, sans information préalable des usagers et au préjudice, entre autres, de ce client qui avait perdu dans l'affaire 650 euros. Celui-ci vient désormais en voiture jusqu'à la gare, grossissant encore le surnombre dont souffrent déjà les parkings de navetteurs.

Mme Vervotte, pourtant aussi attachée que moi au développement des navettes par train, n'avait pas

répondu à mon interpellation, peut-être suite à un 'bug' dans la transmission de celle-ci. Entre-temps, pas plus tard que dans le journal "Le Soir" d'hier, dans le courrier des lecteurs, un autre habitant de Braine-le-Comte se plaignait lui aussi du vol de son vélo.

Ce matin, monsieur le ministre, avant de venir à cette commission, je me suis rendu – je prends le train tous les jours – chez le chef de gare qui m'a expliqué qu'on avait supprimé du personnel et qu'il en manquait pour assurer la garde et l'ouverture de ce parc à vélos.

Alors qu'il y a de plus en plus d'usagers du train – et c'est tant mieux – et qu'il y a de plus en plus de personnes qui se déplacent à vélo – et c'est tant mieux –, il est paradoxal de constater une régression dans ce système qui aboutit à un parc ouvert 24 heures sur 24, ce qui permet ainsi des vols de vélos, de roues ou d'autres pièces. Cela devient une sorte de magasin libre-service qui donne une mauvaise image de la SNCB.

Je pense qu'il serait dès lors utile, d'une part, de créer un poste de surveillant qui pourrait également effectuer des tâches de nettoyage – le chef de gare m'a indiqué qu'il y avait suffisamment de quoi faire à la gare – et, d'autre part, de prévoir un système de cartes ou autre permettant aux abonnés d'ouvrir et fermer ce parc. Ces abonnés sont prêts à payer ce service.

Monsieur le ministre, je vous remercie de l'attention que vous porterez à cette problématique qui me paraît suffisamment importante.

02.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur Flahaux, la gare de Braine-le-Comte dispose d'un parking vélos à capacité limitée (40 places) mais qui répond aux besoins locaux. Depuis la restructuration de ses services, la SNCB ne dispose plus d'agents à demeure pour ouvrir ou fermer le portillon barrant son accès. Il faut souligner que ce parking vélos de 40 places est sous la surveillance de caméras et qu'il est fermé entre 22 heures et 5 heures. Dans presque toutes les gares du réseau, les parkings vélos sont mis à disposition des voyageurs gratuitement mais la SNCB ne peut prendre en charge les risques de vol ou de dégradations. Ces dispositions ne sont pas particulières à la SNCB.

Je déplore bien entendu les incidents décrits par M. Flahaux mais consentir à son approche de la sécurité – problème sociétal s'il en est – se traduirait par une augmentation sensible des coûts, en raison de la mise à disposition de personnel, de l'ordre de 200.000 euros par an et par gare pour les installations à surveiller en permanence. La SNCB ne dispose pas de tels moyens. La gratuité de l'accès à ces infrastructures va de pair avec le fait que la responsabilité en cas de vol ou de dégradation ne soit pas assumée par la SNCB.

02.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous propose un deal: un accord entre la SNCB et la ville dont je suis le bourgmestre. Nous aménagerons ensemble et nous prendrons en charge l'aménagement d'un parking payant sur un de vos terrains. Pour l'instant, vous pouvez aller voir: vous aurez de la chance d'y trouver vingt vélos. En effet, la multiplication des vols a dissuadé les usagers alors qu'avant, il était plus que complet. L'objectif étant une mobilité douce, si vous êtes d'accord, je prendrai contact avec votre cabinet pour trouver un système gagnant-gagnant dans l'intérêt de nos concitoyens et pour une mobilité douce.

02.04 Steven Vanackere, ministre: Je trouve la réaction de M. Flahaux très constructive. Je suis partisan d'un dialogue entre les autorités locales et la SNCB. Nous devrions pouvoir trouver ensemble une solution pour ce genre de problèmes. N'empêche qu'il faut garder à l'esprit les données économiques du problème. Si on opte pour une mise à disposition gratuite, il faut comprendre que l'utilisateur assume une part des risques. Si on souhaite assurer un gardiennage qui va au-delà d'une surveillance caméra, il est clair que quelqu'un doit en assumer les coûts.

Si l'autorité locale est prête à le faire, je ne peux qu'accueillir l'initiative d'un bon œil. Je propose donc que l'autorité locale et la SNCB Holding prennent contact afin de trouver ensemble une solution.

02.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le vice-premier ministre, pour cette seconde question, j'en resterai à la gare de Braine-le-Comte. La SNCB, dans le cadre de son plan de travaux de réhabilitation des gares, a mis à l'agenda la réfection de la salle des pas perdus de la gare de Braine-le-Comte avec la remise en service des toilettes publiques qui n'existaient plus.

Ces travaux ont effectivement débuté il y a plusieurs mois, certes avec un peu de retard, mais ils ont eu le mérite de commencer. Ils ont en revanche été arrêtés pendant de longues semaines, alors que la réception des travaux et l'ouverture au public étaient prévues, selon la ministre Vervotte, pour le 21 janvier 2009 au plus tard. Je me souviens précisément de la date: elle correspond à la date de la mort de Louis XVI. Nous sommes en juin et ils ne sont toujours pas terminés. Ce matin, j'ai discuté avec le chef de gare à ce sujet: les toilettes seraient normalement terminées avant les congés du bâtiment, c'est-à-dire avant la fin du mois de juin. Par contre, la deuxième tranche des travaux, soit la salle des pas perdus, ne devrait pas débiter avant le mois d'octobre. Cela signifie que nous risquons de vivre un deuxième hiver sans abri pour les passagers, ni même de portacabine pour leur permettre de se tenir au chaud, comme cela s'est fait à la gare d'Enghien.

Monsieur le ministre, pouvez-vous plaider pour réactiver ce dossier? Il avance, mais à une allure d'escargot. Je rappelle que la gare accueille une moyenne de 4.000 voyageurs par jour.

02.06 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, mon prédécesseur vous avait déjà répondu en octobre 2008. Il vous précisait que les travaux de construction des nouveaux sanitaires publics et de la salle d'attente de la gare de Braine-le-Comte avaient débuté le 15 septembre 2008. Ces travaux étaient programmés pour une durée de 75 jours. Ils devaient se terminer, sauf imprévu, le 21 janvier 2009.

Malheureusement, ils ont été interrompus suite à la découverte de câbles électriques dans le tracé du réseau d'égouttage initialement prévu et suite à un retard dans la fourniture du matériel nécessaire à l'adaptation des installations électriques et de chauffage.

Sauf nouvel imprévu, les travaux seront terminés fin juin. J'ajoute, comme vous le savez sûrement, que pendant les travaux la rotonde d'entrée sert de salle d'attente.

02.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je sais que les sanitaires devraient effectivement être terminés à la date que vous avez donnée. J'espère qu'il en sera de même pour la salle des pas perdus. Toutefois, suivant les informations qui m'ont été fournies ce matin par le chef de gare, il semblerait que la tranche principale des travaux ne devrait débiter qu'en octobre. Je serai donc très heureux si votre cabinet pouvait vérifier cette information.

02.08 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, avant que vous ne clôturiez l'incident, je voudrais confirmer que Louis XVI est décédé le 21 janvier et qu'il est né le 23 août. Et j'ai la conviction que les travaux seront terminés à cette date!

02.09 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

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

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous allez sans doute être étonné de m'entendre vous interpeller à la suite de problèmes relevés sur la partie flamande du réseau SNCB, où un test exécuté par "Het Nieuwsblad" a conclu à un manque de places de stationnement, de toilettes, d'informations en temps réel dans nombre de gares comme de points d'arrêt. Ces conclusions peuvent être élargies à l'ensemble du territoire belge.

Dans cette étude, il est souligné que les gares avec guichets s'en sortent mieux, ce qui semblerait militer pour un maintien de ces dernières, alors que la SNCB a annoncé la fermeture de nombre d'entre elles. La SNCB va-t-elle reconsidérer sa position en la matière? Surtout, la SNCB, fière des résultats obtenus dans les grandes gares sur lesquelles elle a concentré ses efforts, va-t-elle maintenant travailler à une

amélioration des gares secondaires et des points d'arrêt pour lesquels j'ai déjà eu l'occasion de poser des questions auparavant, eu égard à leur grand inconfort, surtout dans la mesure où ces derniers sont appelés à augmenter?

En effet, si les grandes gares représentent actuellement les deux tiers des passagers de la SNCB, cette proportion risque d'évoluer au profit des points d'arrêt avec le développement du RER. Offrir de bonnes conditions d'accueil aux clients de la SNCB est un bon moyen de motiver les gens à utiliser les trains. Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, quel est le programme d'intervention en délais, budgets, nature des interventions, prévu par la SNCB dans les mois et années à venir, en vue d'améliorer son service aux clients en la matière?

03.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, votre question me permet de rectifier un malentendu, basé sur l'article de "Het Nieuwsblad". Dans cet article, on affirme que la SNCB aurait annoncé la fermeture d'un certain nombre de guichets dans les gares. Ce n'est pas du tout le cas. La SNCB n'a pas l'intention de transformer des gares avec guichets en points d'arrêt. La SNCB a annoncé la suppression de la vente internationale dans certaines gares mais cette décision n'implique aucune fermeture de guichets en ce qui concerne la vente trafic intérieur. Je souhaitais rectifier les informations contenues dans l'article que vous avez cité.

Pour en venir à vos questions, je vais vous énumérer les différents chapitres d'investissement.

En ce qui concerne les parkings pour les deux-roues, l'objectif du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding est d'atteindre 78.000 places sur l'ensemble du réseau par rapport aux 59.000 places répertoriées fin 2007. Cette extension ne concerne pas uniquement les gares avec point de vente. 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 du contrat de gestion est d'atteindre 54.000 places de stationnement par rapport aux 45.000 places répertoriées fin 2007. Dans ce domaine, des investissements seront consentis dans les points d'arrêt.

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

À titre d'exemple, je peux vous citer quelques projets d'aménagements de parkings budgétisés à ce jour relatifs aux points d'arrêt non gardés dans votre région: à Thuin (11 places), à Thieu (21 places), à Philippeville (61 places), à Le Val (201 places), Jemappes (901 places), etc.

En ce qui concerne les investissements dans les sanitaires, de telles installations sont présentes dans les gares mais ne sont pas prévues dans les points d'arrêt non gardés. En effet, il n'y a pas de personnel présent dans les points d'arrêt et il est donc difficile de pouvoir garantir un niveau d'hygiène et de confort suffisant pour les usagers. De plus, un grand nombre de faits de vandalisme est également constaté dans ces points d'arrêt.

En ce qui concerne le chapitre information, 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.

En ce qui concerne les ascenseurs et les plans inclinés, à l'horizon 2028, 100 gares et points d'arrêt seront équipés d'ascenseurs ou de plans inclinés. Fin 2008, on en dénombrait 28. Il est prévu d'équiper 38 gares pour 2012 et 50 gares pour 2018.

Ensuite se pose la problématique du rehaussement des quais et des dalles tactiles, éléments très importants pour les personnes présentant un handicap visuel. À l'horizon 2018, 285 gares et points d'arrêt seront équipés de quais à hauteur standard, c'est-à-dire 75 cm ou 55 cm, au lieu de 125 gares en 2008.

Une nouvelle version des normes au niveau de l'accessibilité des gares "REVALOR" est en cours de rédaction. Elle sera finalisée en juin 2009. "REVALOR 2009" reprendra les normes de construction relatives à l'environnement des voyageurs, à savoir, les quais, les couloirs sous voies, les zones publiques des bâtiments de gares et les abords de gares. Ce document est réalisé avec la contribution des bureaux d'accessibilité et le Conseil national supérieur des personnes handicapées.

03.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Nous préférierions, tout comme vous, que les délais soient plus rapprochés. Mais il s'agit toujours d'une question de moyens bien évidemment!

À ce point de vue, j'en profite pour signaler que nous commençons, demain, à aménager un nouveau parking de 92 places supplémentaires, juste devant la gare. Il permettra de soulager la problématique des navetteurs. Nous attendons toujours que la SNCB construise son grand parking de 400 places à l'arrière de la gare de Braine-le-Comte. Monsieur le ministre, pourriez-vous être attentif en la matière? Nous venons de créer trois parkings provisoires pour un total de 200 places en attendant que des projets immobiliers se développent. Mais si en parallèle vous pouviez faire avancer le dossier relatif au grand parking situé à l'arrière de la gare, cela rencontrerait beaucoup d'attentes. Vous constaterez que, de notre côté, nous ne restons pas inactifs et consentons de nombreux efforts!

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

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

04.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, la multiplication de grèves les lundis et vendredis à la SNCB est de plus en plus mal perçue par les citoyens-navetteurs qui doivent travailler du lundi au vendredi.

Bien évidemment, je ne mets pas en cause les raisons des mouvements de grève, ni leur existence. Trop d'agents de la SNCB sont victimes de violences. En revanche, je m'interroge sur la mise en pratique de ces grèves. En effet, ma question datant du 22 avril, le dernier arrêt de travail décidé par les agents de la SNCB sur la ligne de Charleroi l'a été suite à l'agression de l'un d'entre eux le vendredi 17 avril. Soit il était possible de déclencher une grève d'urgence dès le samedi; soit, 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 dès lors été véritablement perçue comment une réponse à l'agression dont l'agent avait été victime, et uniquement cela.

Monsieur le vice-premier ministre, comptez-vous prendre langue avec les représentants syndicaux de la SNCB afin de leur proposer une modification de l'exercice louable, logique et légal de leur droit de grève en ce sens, afin d'en légitimer totalement le bien-fondé et de s'allier les passagers au lieu de leur faire ressentir une agression à leur égard?

04.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, monsieur Flahaux, comme je l'ai déjà signalé dans le cadre de neuf questions qui m'ont été adressées en séance plénière par vos collègues, il n'appartient pas au ministre d'intervenir directement dans la concertation sociale d'une entreprise publique autonome. Vous n'insinuez rien à ce propos. Néanmoins, il me semblait utile de rappeler ce principe important.

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. Ainsi, 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 et constructif 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. En outre, à la suite de l'accident de Dinant du 23 mai 2009, une partie du personnel a interrompu le travail à plusieurs endroits et pendant plusieurs jours. Jusqu'à présent, l'accord récent peut être évalué positivement. Pendant le premier semestre 2008, huit actions locales spontanées ont eu lieu, tandis que, depuis l'entrée en vigueur de l'accord, seuls deux cas ont donné lieu à une grève spontanée, notamment celle citée par vous et l'accident de Dinant.

04.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, j'accueille votre réaction positivement. 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. C'est ce qui, selon moi, serait le mieux perçu.

Le **président:** Monsieur Flahaux, c'est déjà presque gratuit pour de nombreux navetteurs!

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

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

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, constatant que ne figurait plus d'indication de jours et d'heures de levée sur la boîte aux lettres de La Poste située devant la gare de Braine-le-Comte, j'ai contacté La Poste de cette commune pour lui demander si cette boîte aux lettres était toujours en activité. En effet, il s'agit d'une vieille boîte rouge d'environ 2 mètres de hauteur. L'employé de La Poste à qui j'ai eu affaire m'a répondu que "oui". Ce faisant, je lui ai demandé s'il était prévu de remettre rapidement les informations utiles sur cette boîte aux lettres afin que les clients de La Poste soient assurés que leur courrier sera bien relevé. L'employé m'a répondu ne pas être compétent en la matière et m'a communiqué le numéro de téléphone de l'administration centrale afin que je puisse signaler le problème et demander à ce qu'il soit réglé.

J'ai été surpris d'être invité à devoir contacter personnellement le service dont question alors qu'il s'agit d'un problème de fonctionnement interne de La Poste. Il m'aurait semblé assez logique que l'on me remercie d'avoir signalé le problème. Pourtant, plutôt que d'être remercié, on m'a demandé de contacter un autre service de La Poste.

Par ailleurs, la Belgique étant multilingue, le serveur téléphonique de La Poste, dans un souci louable de me faciliter la vie, m'a proposé de choisir ma langue de communication, me compliquant ainsi la chose dans la mesure où, appelant du Parlement et donc d'un téléphone en réseau, je n'ai pu valider mon choix de langue. Finalement, je suis parvenu à entrer en contact avec une opératrice néerlandophone de La Poste qui a tenté en vain de me mettre en relation avec un interlocuteur francophone, mais, à chaque basculement, la communication était interrompue.

Monsieur le ministre, 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? En effet, il n'est pas acceptable que les clients soient obligés de faire un travail qui revient aux services de La Poste? Pouvez-vous également demander à ces services d'améliorer leur serveur téléphonique interne afin que les appelants basculés ne voient pas leur communication coupée? Ce problème doit en effet se poser pour de nombreux Belges qui téléphonent à partir d'une ligne en réseau.

Enfin, j'espère que ma question amènera les services de la Chambre à modifier le serveur de cette dernière afin que les députés et les autres personnes qui y travaillent puissent, dans le cadre de leurs activités, joindre l'administration publique sans difficulté.

05.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, cher collègue, en guise d'introduction, je souhaite rassurer les membres de la Chambre: le serveur de cette dernière n'a pas besoin d'être changé. La Chambre n'aura donc pas à engager des coûts supplémentaires.

Cela dit, monsieur Flahaux, je vous remercie pour votre question.

La Poste a opté pour centraliser son service clients avec un numéro de téléphone unique, le 022.012345, dans le but de faciliter l'interaction avec ses clients. En formant un seul numéro, le client peut entrer en contact avec La Poste et trouver réponse à la plupart de ses demandes. Plus de 200 collaborateurs

travaillent dans ce service clients. Au cours de 2008, plus de 1,7 million d'appels ont été enregistrés. J'entre volontiers dans le détail pour les événements que vous avez rapportés mais n'oublions pas le nombre d'appels enregistrés.

En composant ce numéro unique, le client est invité à faire un choix au moyen des touches de son appareil téléphonique qui l'orientent vers un opérateur. Le premier des choix porte sur sa langue. Quand le client n'opère aucun choix, il est immédiatement orienté vers un opérateur capable de tenir une conversation de base en français comme en néerlandais. Ce dernier, en fonction du caractère de la demande, pourra transférer le client vers un autre opérateur mieux à même de la satisfaire.

Quant au problème que vous rapportez, dans la plupart des cas, en fonction du système téléphonique utilisé dans les entreprises et les institutions – et on vient de vérifier que c'est aussi le cas au Parlement –, il faut faire précéder le choix par la touche "étoile"(*) ou "carré"(#). Il ne faut pas changer le serveur: il suffit d'appuyer sur ces touches.

La Poste n'a pas encore eu connaissance de la part de ses clients ou des opérateurs de difficultés techniques majeures liées à cet aspect du transfert d'appels. Il se peut cependant qu'une erreur de manipulation ait pu se produire lors du transfert de l'appel, ce qui a été apparemment votre cas. La Poste me fait savoir qu'elle le regrette et qu'elle présente ses excuses pour le désagrément encouru.

Enfin, pour le sujet de départ de votre question, des dispositions ont été prises pour qu'un nouvel indicateur reprenant les jours et heures de levées soit placé sur la boîte aux lettres située devant la gare de Braine-le-Comte, qui sera également rafraîchie.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je vous remercie pour la Chambre et pour le fait que le problème à l'origine de ma question soit bientôt résolu. J'imagine que le numéro central est surtout utile en cas de problèmes de clients vis-à-vis de La Poste. Ici, il s'agissait davantage d'un problème d'organisation de La Poste, du service qu'elle offrait. De bonne foi, en contactant le bureau de poste de Braine, il me semblait logique qu'il puisse s'en occuper lui-même.

Si on aboutit au résultat voulu, tant mieux.

Je pense qu'on pourrait motiver les bureaux de poste où l'on donne l'information afin qu'ils puissent eux-mêmes assurer le suivi de ce genre de chose.

05.04 Steven Vanackere, ministre: Vous avez raison.

05.05 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, j'ai un petit tuyau pour M. Flahaux. Quand on doit appuyer sur une touche ici à la Chambre, on sait le faire. On appuie sur "carré"(#) puis sur le numéro!

05.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): (...) (*hors micro*)

Le **président:** Cela figure dans le guide du parfait député lorsqu'il arrive à la Chambre.

Vous continuerez la conversation dans le train.

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

06 Samengevoegde vragen van

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

Antwerpse haven" (nr. 13506)

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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, collega's, binnen een tijdsspanne van ongeveer veertien dagen word ik met bijzonder goed nieuws en bijzonder slecht nieuws geconfronteerd. Ik zal beginnen met het slechte nieuws, dan zijn we daar al vanaf. Dat heeft met de IJzeren Rijn te maken. De commissie van onafhankelijke deskundigen stelt voor om de volledige reactivering van de IJzeren Rijn met minstens vijf jaar uit te stellen. Volgens het rapport, dat de pers reeds kon inkijken, zouden de maatschappelijke baten van het project niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten.

Verschillende collega's volgen het dossier al jaren van nabij. We zijn er allemaal van overtuigd dat de IJzeren Rijn voor Vlaanderen en voor de Antwerpse haven heel belangrijk is. Een uitstel van vijf jaar lijkt me dan ook onverantwoord en getuigt mijns inziens van een gebrek aan toekomstvisie. Dat wil niet zeggen dat we geen rekening hoeven te houden met een aantal vaststellingen en conclusies die werden getrokken. Tot zover het slechte nieuws, mijnheer de vice-eerste minister.

Er is natuurlijk ook goed nieuws, heel goed nieuws zelfs. Vlaams minister Dirk Van Mechelen en Vlaams parlementsvoorzitter en burgemeester van Lier mevrouw Marleen Vanderpoorten hebben ons dat kond gedaan, weliswaar amper veertien dagen voor de verkiezingen. De Lierenaars kregen maandag een publicatie van Open VLD in de brievenbus waaruit ik citeer, omdat daarin de problematiek uitstekend en nauwgezet wordt beschreven.

Ik citeer: "Er zijn belangrijke nieuwe ontwikkelingen in het dossier van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, met verregaande gevolgen voor Lier. Vanaf 2018 gebeurt de doortocht van het goederen- en personenvervoer in Lier via ondertunneling". Het gaat dan verder: "Het voorstel is dus om het goederenspoor in een tunnel onder de Krijgsbaan in Mortsel te leggen, die daarna samenspoort met de bestaande lijn 15 en aansluit op het historisch tracé in Lier, namelijk de lijn Antwerpen-Lier. Deze aansluiting gebeurt ondergronds en blijft ondergronds op zowat gans de doorsnede van Lier. Ook de NMBS en de administratie Wegen van het Vlaams Gewest zijn overtuigd van de opportuniteit ervan en hebben het dossier volledig becijferd en onderbouwd". Ten slotte gaat het nog verder: "Wellicht wordt de overeenkomst met de Vlaamse regering voor het ondergronds brengen van de spoorweg nog voor de verkiezingen van 7 juni getekend".

Ik hoop dat alle Lierse politieke partijen als een man achter die plannen staan. U zult willen begrijpen, mijnheer de vice-eerste minister, dat ik bijzonder goedgeleumd ben en dat ik mevrouw Vanderpoorten kan verzekeren dat het Vlaams Belang als een man achter de verwezenlijking van het nieuwe traject voor de ontwikkeling van de Antwerpse haven staat. Maar mevrouw Vanderpoorten mag het mij niet kwalijk nemen dat ik wat achterdochtig ben en daarom wend ik mij tot u, mijnheer de vice-eerste minister. U zult ongetwijfeld mijn achterdocht wegnemen en mij verzekeren dat ik niet ongerust hoef te zijn, dat inderdaad in 2018 de tweede spoorontsluiting er zal zijn, dat die ondergronds ligt, dat de sporen op het gebied van Lier ondergronds liggen en dat zelfs het station onder de grond zal zitten. Daarom graag een antwoord op de vragen die ik u reeds schriftelijk heb bezorgd en die erop neer komen ons een volledige stand van zaken met betrekking tot het dossier van de tweede spoorontsluiting te geven.

Wat betreft de IJzeren Rijn hoop ik dat u ook ter zake onze ongerustheid kunt wegnemen, zodat hier straks een blij man naar buiten gaat. Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de vice-eerste minister, collega's, ik heb twee vragen, een over de IJzeren Rijn en een over de tweede spoorontsluiting. Naast het feit dat ze beide moeten helpen met de ontsluiting van de Antwerpse haven voor de goederen die er in containers vertrekken, zie ik niet in

waarom de vragen aan elkaar gekoppeld worden, aangezien die spoorwegen nog niet aan elkaar gekoppeld worden volgens de huidige plannen. Ik geef dat even mee terzijde.

Ten eerste, wat de IJzeren Rijn betreft, blijktbaar heeft de commissie van onafhankelijke deskundigen haar eindrapport gepresenteerd. Zij stelt voor om een beslissing over de ingebruikname minstens vijf jaar uit te stellen. Mogelijk zijn daar goede argumenten voor, maar we mogen niet vergeten dat, eens de beslissing is gevallen, er wellicht nog vijf jaar nodig zal zijn voor men begint te bouwen. Als dat de aanbeveling is van het rapport, zou het dus een verregaande beslissing kunnen betekenen.

We mogen immers niet vergeten dat de containertrafiek van de Antwerpse haven naar het achterland spectaculair groeit. In 2008 was er uiteraard een beetje een terugloop door de economische crisis, maar er kan toch de komende jaren nog een groei van 16,5% of 1,1 miljoen extra containers verwachten. Bovendien zijn er ook de studie en de plannen in verband met het Saeftingedok. Als er extra capaciteit komt in de Antwerpse haven, is er dringend actie nodig om die goederenstromen op een goede, duurzame manier te kunnen verwerken. Daarvoor zijn investeringen nodig, zowel in spoorwegen als in het Albertkanaal. Die investeringen zijn ook gepland, zeker voor het Albertkanaal, maar dan wel over een termijn van vijf à acht jaar.

De IJzeren Rijn is een dossier met een bijzonder lange en moeizame geschiedenis. Eind 2008 leek er eindelijk een doorbraak te komen en verklaarde Nederland zich opnieuw akkoord met de reactivering van het oude tracé. Ondertussen lijkt die belofte weer iets of wat vervaagd. Zal er verder overleg zijn tussen u en uw Nederlandse collega, minister Eurlings? Het zou jammer zijn als door toedoen van het rapport alles weer in de koelkast zou verdwijnen en dat we de eerste vijf jaar geen beslissing in het dossier mogen verwachten.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook een aantal vragen. Wat zijn de voornaamste aanbevelingen en conclusies van het rapport? Ik heb het rapport zelf nog niet gezien, ik moet mij baseren op de berichtgeving. Wat is uw visie hierop?

Is er al contact geweest met uw Nederlandse collega om de aanbevelingen te evalueren en om eventueel tot bepaalde conclusies te komen? Dat zijn de belangrijkste vragen.

Wat de timing betreft, wordt de streefdatum 2015 – of 2018 volgens Infrabel – nog altijd gehanteerd? Die is immers opgenomen in de investeringsplannen van de NMBS. Worden er eventueel alternatieve oplossingen bekeken om een antwoord te bieden op de goederenstromen vanuit de haven van Antwerpen?

Het andere verhaal, namelijk over de tweede spoorontsluiting, ligt al tien jaar op tafel, teneinde voor de tweede spoorontsluiting een geschikt tracé te vinden.

Zowat iedereen is het erover eens dat een tweede spoorontsluiting nodig zal zijn. Alleen is de plaats waar en de manier waarop zij met de minste hinder kan worden gebouwd, nog het voorwerp van discussie. Wij zwijgen dan nog over de kostprijs.

Het was twee weken geleden dan ook even schrikken, toen de bevoegde minister van Ruimtelijke Ordening, Dirk Van Mechelen, zijn plannen over het tracé in kwestie ontvouwde. Het mogelijks nieuwe tracé zou grotendeels ondergronds gaan.

Hij presenteerde twee mogelijke alternatieven, waarbij grote delen van het traject zouden worden ondertunneld. Volgens de heer Van Mechelen is zijn plan het ei van Columbus. Volgens ons leek het grotendeels met een mogelijke profilering als kandidaat-regeringsleider in Vlaanderen samen te hangen. Wij zullen zulks echter niet beweren, zolang wij niet weten hoe de NMBS of Infrabel zelf over de kwestie denkt.

Het tunnelproject leek op het eerste gezicht en op basis van de berichtgeving zodanig megalomaan dat het prijskaartje ervan, dat tot op heden altijd het struikelblok is geweest om de tweede spoorontsluiting te kunnen realiseren, te hoog opliep, omdat er zoveel voorwaarden aan waren gekoppeld. De vraag naar de haalbaarheid van de naar voren geschoven pistes kan dus worden gesteld.

Mijnheer de minister, derhalve heb ik de volgende vragen. In welke mate zijn de plannen die door minister Van Mechelen op tafel zijn gegooid, ernstig bestudeerd? In welke mate zijn zij haalbaar, zoals de minister zelf zei?

Zit de NMBS-goep, wellicht Infrabel, op dezelfde lijn?

Ten derde, klopt het dat een en ander door Eurostation en Infrabel is becijferd? Welk kostenplaatje schoven zij voor de voormelde, verschillende tracés naar voren?

Kan hier worden gesproken van concrete plannen die effectief voor realisatie in overweging worden genomen? Zijn het daarentegen mogelijke ideetjes of pistes die veel nader moeten worden onderzocht, vooraleer er concrete uitspraken over kunnen worden gedaan?

06.03 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, het is een heel belangrijk dossier.

Ik kan u mededelen dat ik heb kennisgenomen van de verschillende rapporten, met name de maatschappelijke kosten-batenanalyse en de deelrapporten van de commissie van onafhankelijke deskundigen. Aangezien de deelrapporten van de commissie van onafhankelijke deskundigen als basis worden gebruikt voor de verdere onderhandelingen met Nederland, in het bijzonder voor de kostenverdeling tussen beide landen, zult u begrijpen dat ik die rapporten nog niet openbaar wens te maken. Dat zou niet in het belang van ons land zijn. Overigens kan dat hoe dan ook alleen in gemeenschappelijk akkoord met Nederland.

Ik veronderstel alleszins dat de resultaten van de MKBA, de maatschappelijke kosten-batenanalyse, eerstdaags openbaar zullen worden gemaakt. Maar ik kan het niet aankondigen, omdat ook daarvoor het akkoord van de Nederlandse collega nodig is. Ik heb wel signalen gekregen dat het Nederlandse parlement ook aandringt op het bekendmaken van alvast dat deel van het werk van de onafhankelijke deskundigen. Ik wil dus veronderstellen dat het aanleiding zal geven tot een akkoord om de resultaten bekend te maken.

De commissie van onafhankelijke deskundigen heeft de opdracht gekregen om een gezamenlijk advies te formuleren over de raming van de omvang van de kosten voor Nederland en voor België bij de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Die opdracht is opgesplitst in drie deelopdrachten, waarbij telkens een rapport moest worden opgesteld. Het eerste deelrapport betreft een second opinion over de ProRailontwerpen en de kostenramingen van de IJzeren Rijn. Een tweede deelrapport betreft een second opinion over de maatschappelijke kosten-batenanalyse en over de gehanteerde vervoersprognoses. Een derde deelrapport heeft betrekking op een advies over de kostenverdeling tussen België en Nederland.

Het onderzoek en de activiteiten van de commissie van onafhankelijke deskundigen zijn afgelopen. Om tot een definitieve beslissing te komen, zijn nog verdere onderhandelingen nodig, die een zekere tijd vergen. Vooral met betrekking tot de deelrapporten 1 en 3 moet nog een aantal specifieke elementen worden uitgeklaard tussen beide landen. Daarom neem ik de adviezen van de COD voorlopig nog niet volledig over. De opzet is om op relatief korte termijn te komen tot een memorandum of understanding tussen de drie betrokken landen, Duitsland, Nederland en België, waarvoor uiteraard in eerste instantie met Nederland verdere afspraken moeten worden gemaakt omtrent deelrapport 3 over de kostenverdeling.

Ik kan u melden dat het standpunt van de regering ongewijzigd is. Wij ijveren voor een snelle en rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen, het Ruhrgebied, Centraal- en Noord-Europa. Dat is immers essentieel voor de toekomstige ontwikkeling van het goederenverkeer van en naar de haven. Daarom vraagt België de spoedige reactivering van de IJzeren Rijn. Ik heb dat trouwens ook aan de Duitse bevoegde staatssecretaris, de heer Grossmann, zeer duidelijk gemaakt.

Een ontmoeting met mijn Nederlandse collega, minister Eurlings, heeft plaatsgevonden op 1 april 2009.

Dit gesprek was in eerste instantie bedoeld als een kennismakingsgesprek, maar uiteraard hebben wij van de gelegenheid gebruikgemaakt om enkele dossiers op tafel te leggen, waaronder het dossier van de IJzeren Rijn. Tijdens het gesprek is niet inhoudelijk ingegaan op de rapporten van de commissie van onafhankelijke deskundigen. Minister Eurlings gaf wel te kennen dat Nederland nog steeds bereid is uitvoering te geven aan de arbitrage-uitspraak.

Beiden hebben wij aan onze administraties de opdracht gegeven om de standpunten met betrekking tot de deelrapporten uit te klaren in het vooruitzicht van een tweede ministeriële samenkomst, allicht in de zomer van 2009.

Wat het alternatieve tracé A52 betreft, in een trilateraal overleg van 17 november 2008 - de Kamer is

daarvan perfect op de hoogte - werd geen akkoord bereikt over de financiering van een eventueel alternatief tracé. Ondanks het feit dat vanuit Nederland en Duitsland nog signalen over dat tracé zijn opgevangen, zijn er sinds 17 november 2008 geen concrete, vaste, duidelijke engagementen gekomen die in dat verband een wijziging van de situatie naar voren zouden brengen.

Over de timing en de streefdatum moet ik bevestigen dat de streefdatum van 2015 niet langer realistisch is. De realisatiedatum van de gemoderniseerde verbinding via het historisch tracé situeert zich in het jaar 2018.

Met betrekking tot de andere mogelijke oplossingen om een verkeersinfarct te vermijden, vermeld ik onder andere het project-Liefkenshoekspoorverbinding te Antwerpen met als doel het realiseren van een rechtstreekse spoorverbinding tussen het havengebied op Linkeroever en het havengebied op Rechteroever, waardoor het goederenvervoer dat gegenereerd wordt op Linkeroever, op een vlotte manier afgevoerd of aangevoerd kan worden zonder interferentie met het reizigersverkeer op de lijn 59 Antwerpen-Gent. In de indienststelling van die tunnel wordt voorzien voor de zomer van 2014.

Infrabel, de beheerder van de spoorweginfrastructuur, werkt ondertussen ook aan een ongelijkgrondse spoorvertakking tussen de havenspoorlijnen 11 en 27A ter hoogte van de Oude Landen in Ekeren, aan een daarbijhorende tunnel, die eveneens dienst zal doen voor het latere project van de tweede spoorontsluiting, en ook aan de omvorming van de bestaande spoorvertakking Krijgsbaan te Mortsel naar een ongelijkgrondse vertakking.

De ingebruikname van de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen is gepland tegen midden 2013 en de omgevormde vertakking Krijgsbaan tegen midden 2014. Het dossier van de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen bevindt zich momenteel in de MER-planfase, die past in de door Vlaamse overheid te voeren procedure voor een GRUP, een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

Voor het dossier van de ongelijkgrondse vertakking Krijgsbaan te Mortsel wordt aangenomen dat het ruimtelijk planningsproces eenvoudiger is en dat een GRUP hiervoor niet noodzakelijk is.

Dankzij die twee projecten zal de capaciteit met 30% verhogen. Het aantal treinen dat kan worden verwerkt, zal concreet toenemen van 360 naar 470 treinen per dag. Dat betekent natuurlijk ook dat er zich vanaf 2020 op de lijn 27A opnieuw ernstige capaciteitsproblemen kunnen voordoen, die niet meer door de genoemde, of zelfs niet door bijkomende ingrepen in de bestaande spoorinfrastructuur kunnen worden ondervangen.

Wij komen dan bij de discussie terecht over de tweede spoorontsluiting. Sommige werken die deze spannende weken naar de burgers worden gestuurd en waaruit uitvoerig is geciteerd, ontlokken mij telkens de bedenking dat de terechte frustratie bij de publieke opinie met betrekking tot sommige aspecten van de politiek heel vaak te maken heeft met aankondigingen die op een wat amateuristische manier worden geformuleerd, en voorspellingen die niet de toets kunnen doorstaan van het goed voorbereide dossier. Ik kan niet anders dan dat ten stelligste betreuren. Iedereen is uiteraard meester van zijn eigen woorden, maar men is vaak nog meer meester van zijn eigen stilte. Wanneer men door te spreken het zwijgen niet kan verbeteren, moet men kiezen voor de stilte.

Wat betreft de tweede havenontsluiting is tot nu toe het enige officiële tracé het tracé dat in juni 2000 werd aangehouden door de Vlaamse regering. Intussen is gebleken dat in verband met dat tracé nog een aantal problemen qua ruimtelijke ordening, vooral in de omgeving van Lier, zijn gerezen. Om die reden gaat Infrabel na of een beter tracé kan worden gevonden. Op dit ogenblik betreft het enkel een aantal denkpijpen die nog niet voldoende werden bestudeerd.

Welke alternatieven worden geselecteerd en wat de impact ervan is, zal ten vroegste in het najaar duidelijk kunnen worden. Het is dan ook onmogelijk om hierover op dit ogenblik al informatie te verstrekken, tenzij men in amateurisme wil vervallen. Het initiatief voor het ambtelijke overleg over het aanleggen van een tweede spoorontsluiting, dat onder andere tot doel heeft de tracékeuze die werd gemaakt bij beslissing van de Vlaamse regering van 23 juni 2000, hetzij te bestendigen, hetzij bij te stellen; berust natuurlijk bij de Vlaamse overheid.

06.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de vice-eerste minister voor zijn uitgebreide antwoord.

Mijnheer de vice-eerste minister, wat het dossier van de IJzeren Rijn betreft, stel ik vast dat u zeer

behoedzaam te werk gaat en dat uw standpunt niet is gewijzigd. Wij vinden dat een heel goede zaak. Ik heb er ook geen enkel probleem mee om dat te erkennen.

Ik vind het wel jammer dat wij in de pers het voortijdig uitlekken van een aantal deelaspecten van rapporten hebben moeten vernemen. U hebt daar echter niets mee te maken. Dat alles kan misschien nog roet in het eten gooien.

Wat de timing betreft, wij waren daarvan eigenlijk reeds op de hoogte. Het is een beetje jammer, maar wij kunnen daarmee alsnog leven als het niet nog langer zal duren.

Wat betreft het dossier van de tweede spoorontsluiting, ik stel samen met u vast dat minister Van Mechelen en mevrouw Vanderpoorten de zoveelste slachtoffers zijn geworden van verkiezingsgriep.

Volgens mij moeten minister Van Mechelen en mevrouw Vanderpoorten dat rustig uitzieken en na de verkiezingen hun woorden omzetten in daden. Alleen dan denk ik dat zij hun geloofwaardigheid terug zullen krijgen. Ik ben ervan overtuigd en zal er nog deze week voor zorgen dat het verkiezingsballonnetje dat zij hebben opgelaten, nog zondag doorprikt zal worden. Het is gewoon schandalig. Ik zal daarbij citeren uit de verklaring die u hebt afgelegd, mijnheer de minister.

Ik ga hier buiten met een dubbel gevoel. Enerzijds hoop ik dat er alsnog schot in de zaak komt in beide dossiers. Anderzijds is er bij mij toch grote ontgoocheling over de wijze waarop hier aan politiek wordt gedaan. Ik sluit mij aan bij de woorden die u hier hebt gesproken.

06.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de vice-eerste minister, dank u voor het erg duidelijke antwoord inzake de ballonnetjes over de tweede spoorontsluiting. Het is goed dat op een ernstige manier een leefbaar en goed traject wordt bestudeerd. Met de aanpassingen aan de Oude Landen en de Krijgsbaan is er nog wel wat marge voor een jaar of tien, maar dat wil niet zeggen dat men vandaag niet hoeft beginnen te werken aan een oplossing voor over tien jaar en dus voor de spoorontsluiting. Dat moet op een beredeneerde en bestudeerde manier gebeuren, niet door in de krant een aantal ballonnetjes op te laten.

Wat het dossier van de IJzeren Rijn betreft, ik ben blij met uw antwoord, omdat u toch ingaat tegen de berichtgeving, zoals we die tot nu toe hebben moeten lezen. Ik noteer vooral dat u op relatief korte termijn, wat dat ook moge betekenen, naar een memorandum of understanding met Duitsland en Nederland wilt streven. Dat zal een erg belangrijke zaak zijn om nog enige toekomst te zien voor de IJzeren Rijn. Soms heb ik de indruk dat we wat te braaf zijn. Professor Van Hooydonk heeft destijds gezegd - dat was ook de basis van de uitslag van de arbitrageprocedure - dat België recht heeft op een doorgang. Professor Van Hooydonk zei bijna dat we het kunnen afdwingen en niet te veel naar Nederland hoeven te kijken, omdat we daar door moeten mogen.

We zijn in gesprek getreden om tot een goede oplossing te komen in goed nabuurschap. Minister Eurlings zegt dat hij de uitspraak van die arbitrage wil respecteren, maar ik heb soms het gevoel dat men er zoveel voorwaarden aan koppelt, dat wij het niet meer zullen kunnen betalen en het niet meer realistisch zal zijn om een en ander te realiseren. Soms gaan we iets te gemakkelijk mee in bepaalde Nederlandse eisen en misschien zullen we eens wat harder op tafel moeten kloppen, of het blijft een processie van Echternach.

06.06 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, de heer Van den Bergh mag behoedzaamheid niet verwarren met braafheid. Het is duidelijk dat België in het kader van de arbitrage-uitspraak recht heeft op de doorgang op Nederlands grondgebied, maar het is even goed duidelijk dat de kosten van het verhaal in het bijzonder zullen berusten op de Belgische betalingbetaler. Het kan een recht zijn om in een restaurant eten te krijgen, maar als men weet dat men een rekening zal moeten betalen, is het normaal dat men eerst het menu wil kennen en dat men wil weten wat de eventuele kosten zijn van datgene waarop men recht heeft. Een positie die erin zou bestaan sowieso door te gaan, koste wat het kost, zou kunnen leiden tot een situatie die in het Nederlandse Parlement is beschreven als het tekenen, door de Belgen, van een blanco cheque. In het belang van de Belgische belastingbetaler wens ik twee dingen te doen. Ik wil ons historisch recht op de doorgang realiseren, maar ik wens dat uiteraard niet op een onredelijke manier, koste wat het kost, te realiseren. De behoedzaamheid gaat gepaard met een goed akkoord met de Nederlanders over wat zij redelijkerwijs kunnen verwachten van de Belgen met betrekking tot de uitvoering van het akkoord. Ik wil een redelijke tenlasteneming realiseren, maar ik wens in geen enkel geval de indruk te wekken dat het voor de Belgen koste wat het kost moet worden gerealiseerd, want dan zouden we met zijn allen op een bijzonder vervelende manier kunnen worden geconfronteerd met een overmatig hoge factuur, die vervolgens terecht

zou worden bekritiseerd door de Belgische publieke opinie omdat er daardoor ook middelen worden onttrokken aan belangrijke investeringsbehoeften op het Belgische territorium van het spoor. Daarom is er een zekere behoedzaamheid, maar u mag die niet verwarren met braafheid.

06.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben het absoluut eens met die stelling. Er moet behoedzaam mee worden omgesprongen, zeker omdat het over grote sommen geld gaat uit de belastingen. Als de keuken van het restaurant moet worden vernieuwd en de Nederlanders vragen meteen een super-de-luxe nieuwe keuken, met alles erop en eraan, dan vraag ik mij toch af of degene die daar gaat eten, dat mee moet betalen.

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

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

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 Halle" (n° 13223)

07.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik wil mij eerst verontschuldigen voor het feit dat ik wat later ben, maar zoals u weet was ik in de commissie voor de Defensie.

Mijnheer de vice-eerste minister, mij werd meegedeeld dat in het kader van een waarschijnlijk wel gezonde concentratiepolitiek van seinhuizen vanaf 19 juni 2009 blok 7 als seinhuis in Halle gesloten wordt en overgeheveld wordt naar blok 1 in Brussel Zuid.

Ik herhaal het, op zich zal dit wel een rationele maatregel zijn. Wij botsen hier echter op een van de meest gevoelige punten van de huidige politiek in dit land, namelijk de grens tussen Halle-Vilvoorde en Brussel. Blok 7 in Halle was een blok gevestigd in Vlaanderen. Wanneer die verhuist naar Brussel, komt men in een ander Gewest en wordt het tweetalig. Met andere woorden, wij komen dan in een situatie waar een blok dat Vlaams was kan bemand worden door Franstaligen die daar dan weer bevoegd zijn. Dan zit men hoe dan ook met een doorbreken van die grens tussen Halle-Vilvoorde en Brussel. U weet hoe delicaat die situatie is. Ik moet u dat niet uitleggen.

Ik vroeg mij af, zelfs indien het vanuit een rationeel en economisch oogpunt verantwoord is, of er geen andere mogelijkheden zijn om dit te doen. Mij komt het immers over alsof de spoorwegen in deze zaak in feite de Vlaamse rand op een softe manier willen doen aansluiten bij Brussel 19.

07.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik de collega zal kunnen geruststellen. De overname van het seinhuis van Halle door het seinhuis van Brussel-Zuid kadert in een globaal concentratieplan voor alle seinhuizen op het net. Dat zal leiden tot een volledige modernisering van de seininstallaties en een betere regelmaat van het verkeer. De invloedzones van deze elektronisch bestuurd posten werden ingedeeld volgens de logica van de reeds bestaande algemene organisatie, zowel inzake infrastructuur als voor de verdeling van de gewestelijke beheren Infrabel netwerken. In dat opzicht behoort het seinhuis van Halle tot het beheer netwerk Brussel en wordt het seinhuis dus overgenomen door het elektronisch bestuurd seinhuis van Brussel-Zuid. Het personeel van het seinhuis van Halle zal vanaf 19 juni 2009 volledig geïntegreerd worden in het seinhuis van Brussel-Zuid van waaruit ze zullen instaan voor de bediening van de actiezone van het vroegere seinhuis van Halle. De informatie over het treinverkeer, dus de omroepinstallaties en de teleaankondiging in de zone Halle, die vanuit Brussel-Zuid wordt gegeven zal conform de taalwetgeving uitsluitend in het Nederlands gebeuren. Dat is net zoals, als ik even de vergelijking mag maken, het Vlaams Parlement nog steeds binnen het territorium van het Brussels gewest uitsluitend in het Nederlands functioneert. Op uw vraag of deze werkwijze nog bij andere eentalig Nederlandse blokken wordt toegepast kan ik u bevestigen dat er geen andere Nederlandstalige seinhuizen zijn die deel uitmaken van het gewestelijk beheer van Brussel.

07.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Hij heeft mij inderdaad gerustgesteld. Ik wil alleen maar zeggen dat het huidige personeel mee komt maar dat het er natuurlijk op aankomt of de vervanging later ook nog Vlaams zal zijn. Als u mij dat

bevestigt – u doet dat met lichaamstaal – is voor mij de kous in deze zaak af.

07.04 Minister **Steven Vanackere**: Ik wil dat laatste ook gerust voor het proces-verbaal bevestigen, dat het uiteraard de bedoeling is dat de dienstverlening die voor Halle zal moeten gebeuren conform de taalwetgeving moet gebeuren en dus zal moeten verzekerd worden, in termen van omroepen en dergelijke, door mensen die het Nederlands machtig zijn.

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

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 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eerste minister 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!): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, ma question du jour porte sur un cas particulier: la diminution du personnel en gare de Leuze et ses impacts sur la sécurité et le service.

Il me revient qu'une suppression de postes à la gare de Leuze serait envisagée. Je ne puis que m'étonner fortement de cette décision qui mettrait en péril la qualité du service pour les presque 6.000 usagers quotidiens de la gare. Cette décision aurait également pour conséquence de menacer la relative accalmie dans les actes de violence et de vandalisme que dénoncent fréquemment la CGSP. L'absence d'un guichetier, durant les week-ends notamment, laisserait en effet la gare sans surveillance.

Mon collègue Jean-Luc Crucke vous a déjà questionné sur les aspects sécuritaires propres à la gare de Leuze. La suppression de personnel, voire de tout le personnel, risque d'amplifier le phénomène; je m'en étonne.

Pourriez-vous m'informer des intentions réelles de la SNCB en ce qui concerne le personnel de cette gare?

08.02 **Steven Vanackere**, ministre: Madame Snoy, la SNCB n'envisage pas de supprimer du personnel à la gare de Leuze. En matière de personnel dans cette gare, la SNCB prévoit en semaine un vendeur et un sous-chef de gare le matin et un vendeur et un sous-chef de gare l'après-midi. Les week-ends et les jours fériés, il est prévu un vendeur le matin et un vendeur l'après-midi. Les vendeurs travaillent dans des guichets fermés. En cas d'agression ou d'incident majeur dans la gare, ils ne sont dès lors pas directement en contact avec les agresseurs. Il leur est spécifiquement demandé de donner l'alarme très rapidement. Dans d'autres gares également exposées à des problèmes et des environnements similaires, les dispositions sont identiques.

08.03 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je me réjouis d'entendre qu'aucune suppression de personnel n'est envisagée pour la gare de Leuze et que celui-ci puisse, en outre, exercer une surveillance au moins visuelle concernant d'éventuels problèmes de sécurité.

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

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

09.01 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, dernièrement, une

action a été menée par le secteur Poste de la CGSP-Liège au bureau de Hannut, à la suite de l'annonce du remplacement de la fonction de facteur traditionnel et statutaire par celle de livreur contractuel. En effet, Hannut fait partie des six bureaux où ce système sera testé.

La Poste a déjà organisé de nombreuses fermetures de bureaux de poste qu'elle a remplacés partiellement par des Points Poste. Il s'agit ici d'aller au-delà, en remettant en cause le métier même de facteur. C'est donc tout un secteur, un métier, qui est menacé et désormais considéré comme un métier d'appoint complémentaire, précaire et sans statut. On sait déjà qu'il sera exercé, la plupart du temps, par des étudiants, des personnes voulant compléter un temps partiel, des prépensionnés, etc. Ces nouveaux livreurs ne pourront pas travailler plus de 3.48 heures par jour et devront assurer la livraison de 600 maisons. Si je compte bien, monsieur le ministre, cela fait 22 secondes par maison. À ce rythme, il me semble difficile d'entretenir le lien social!

Selon les estimations, cette mesure devrait supprimer à terme environ 30% d'emplois au sein de La Poste.

Monsieur le ministre, considérez-vous cette mesure comme un progrès en termes de service à la population? Trouvez-vous acceptable pour les travailleurs de s'orienter vers un tel démantèlement de la fonction même de facteur et un tel recul en terme de statut, à l'heure où l'emploi est déjà fortement menacé par la crise économique et financière? Une évaluation qualitative du nouveau système, tant au niveau du travailleur que du service, 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?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

09.02 Steven Vanackere, ministre: Cher collègue, faut-il rappeler que La Poste entreprend, depuis quelques années, un plan important de modernisation. Ce plan lui a permis de devenir un opérateur postal performant. La situation financière de La Poste ainsi que l'amélioration mesurée de la qualité de ses services en témoignent.

Les efforts entrepris jusqu'ici sont-ils suffisants? La réponse est non. Les différents défis auxquels La Poste est confrontée l'obligent à s'y préparer activement et sans tarder, à défaut de quoi ma conviction est que La Poste ne pourrait pas survivre.

Au nombre de ces défis figure bien entendu la libéralisation, mais il faut également tenir compte de la baisse structurelle des volumes due notamment à la substitution électronique. Ne pas voir cette réalité des choses ne sert en aucun cas ni La Poste ni l'emploi qu'elle garantit actuellement.

Le projet auquel vous faites allusion, c'est-à-dire l'introduction des facteurs de quartier – nom définitivement adopté en Belgique pour les livreurs de courrier –, est l'un des projets du plan stratégique de La Poste. L'introduction de ce nouveau métier de facteur de quartier est à placer 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 de La Poste. Ceux-ci trient de manière automatisée une part croissante du courrier par tournée de distribution et, au sein d'une tournée, par rue et numéro de maison. De ce fait, 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, pour les journaux, pour les paquets, pour les envois recommandés, pour les paiements de pension à domicile. La réalisation des projets prévus au plan stratégique est d'autant plus importante pour La Poste que l'environnement économique actuel est très défavorable.

Je comprends naturellement les nombreuses interrogations que ces changements soulèvent auprès des facteurs mais contrairement à ce que vous semblez indiquer, La Poste ne compte pas supprimer d'emplois par voie de licenciements. C'est bel et bien au fur et à mesure des départs naturels que cette nouvelle fonction, le facteur de quartier, sera introduite. De plus, comme cela a déjà été souligné, les facteurs de quartier auront un contrat d'emploi à part entière, contrairement aux exemples qu'on peut observer dans d'autres pays européens.

Enfin, je voudrais une fois de plus souligner que La Poste s'engage à ne procéder à aucun licenciement sec et ce, malgré les difficultés liées à la crise économique que nous connaissons. C'est la mise en œuvre de

son plan stratégique qui lui permet de tenir de tels engagements.

09.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses, même si elles ne me satisfont pas du tout. Il y a bien certains éléments rassurants par rapport à l'emploi et au statut, mais ce n'est positif que s'il n'y a aucun licenciement en tant que tel. Il n'empêche que cela va réduire l'emploi à moyen terme.

La réponse que vous fournissez n'apporte aucune solution quant au métier lui-même ni quant au service. Vous donnez des chiffres en termes d'efficacité de tri, de rapidité de distribution et de coût mais vous ne dites mot quant au rôle social du facteur. Vous les appelez des facteurs de quartier mais je ne vois pas le lien social que peut entretenir le facteur, censé distribuer du courrier dans 600 maisons en 3.48 heures, avec le quartier.

La fonction historique du facteur n'est plus du tout prise en compte. C'est un des aspects que nous regrettons fortement dans les conséquences de cette privatisation.

Vous me dites que tout cela est nécessaire mais je rappelle que les bénéficiaires sont également privatisés, nous avons déjà eu l'occasion d'en parler. Ceux qui ont investi dans La Poste ont certes amené des capitaux mais ont quand même réalisé une très belle opération financière.

Je vous remercie pour vos réponses mais il est clair que cette évolution de La Poste vers un système plus efficace, plus quantitatif, dans lequel le rôle social est fortement mis à mal, continue à me perturber.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 oeuvre des revendications des mandataires de la Communauté Urbaine du Centre en matière de développement ferroviaire" (n° 13464)

10 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 27 mars dernier, plusieurs bourgmestres, députés fédéraux, régionaux et provinciaux de la Communauté Urbaine du Centre (CUC), regroupant 13 communes de la région du Centre, se sont rendus à votre cabinet afin de vous faire part de la situation discriminatoire vécue au quotidien par plus de 15.738 navetteurs de leur territoire. Ils ont été reçus par votre chef de cabinet à qui ils ont fait part des doléances des usagers du rail de leur région.

Le mode de tarification est identique partout en Belgique, mais les services offerts dans les gares et points d'arrêt et le confort des trains sur nos lignes sont totalement inacceptables par rapport à ce qui existe en dehors de notre territoire. Pour rappel, voici les revendications prioritaires qu'ils vous ont transmises:

- voitures supplémentaires sur toutes les lignes et relations de notre territoire en heures de pointe le matin, à l'arrivée du train en nos gares en heures de sorties d'écoles, jusqu'après les heures de pointe, ainsi que le mercredi midi;

- matériel moderne, confortable, en suffisance et adapté;

- au minimum, voitures équipées de l'air conditionné et de 4 sièges individuels par rangée en 2^e classe, comme le train effectuant la relation sur la dorsale wallonne;

- adaptation des parkings, de l'accessibilité aux quais (revêtement et hauteur des quais), de l'équipement des quais (revêtement de sol, sièges, abris couverts et protégés contre les intempéries, poubelles), des gares et points d'arrêt en fonction du nombre de voyageurs toujours croissant sur notre territoire;

- création d'une relation supplémentaire cadencée sur la ligne Binche-Louvain-la-Neuve et Louvain-la-Neuve-Binche, avec un total de 2 cadences par heure par trajet;

- création d'une relation omnibus complémentaire sur la ligne Charleroi-Mons (A/R), en passage décalé par rapport à la relation existante, avec un total de 2 cadences par heure par trajet;

- création d'un arrêt en gare de Morlanwelz sur la relation de la dorsale wallonne (A/R), afin d'éviter le déplacement de voyageurs et les problèmes de mobilité liés au transit vers les gares limitrophes.

Monsieur le vice-premier ministre, alors qu'une nouvelle rencontre entre les représentants de la CUC et vous-même est programmée le 24 juin prochain, quelles avancées avez-vous pu obtenir de la SNCB par rapport aux revendications que je viens de vous énoncer?

Selon certaines informations, de nouveaux essais auraient été effectués avec des voitures M6 à double étage sur la ligne Binche-Bruxelles. Est-ce exact? Si oui, quelles sont les conclusions de ces essais?

Le mois de mai a connu quelques journées de grandes chaleurs qui rendent le voyage sur les lignes du Centre particulièrement désagréables. Avec l'arrivée de l'été, ces journées risquent de se multiplier: des mesures peuvent-elles être prises pour offrir aux clients des voitures équipées d'air conditionné?

10.02 Steven Vanackere, ministre: Madame Burgeon, une rencontre est effectivement programmée le 24 juin prochain entre les représentants de la CUC, des collaborateurs de mon cabinet et des représentants du groupe SNCB. J'ai envoyé aux trois entreprises du groupe le dossier avec les revendications de la CUC afin qu'elles puissent les étudier avant cette réunion. Au cours de celle-ci, les projets prévus par le groupe SNCB seront discutés et, si nécessaire, un groupe de travail avec des représentants de la CUC et du groupe SNCB sera créé.

Je possède déjà les premiers éléments de réponse du groupe SNCB pour la réunion du 24 juin. Si je ne peux vous fournir de plus amples détails, je vous garantis que cette réunion sera tout sauf anodine. Je préfère qu'elle se déroule dans le cadre d'un dialogue entre ceux qui ont avancé les revendications et ceux qui tenteront d'y donner une réponse convenable.

En ce qui concerne l'augmentation de la capacité et de la qualité, notamment le confort, la SNCB étudie la possibilité d'intégrer le nouveau matériel à double étage M6 sur la liaison Lier-Binche-Bruxelles. Les essais sont toujours en cours pour ce qui concerne la faisabilité au niveau des temps de parcours. Aucune décision n'est intervenue. 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 équipées et des automotrices modernes AM96 climatisées.

10.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je peux comprendre qu'au niveau de la première question, vous préférerez garder la primeur pour la réunion prévue. J'espère d'ailleurs que d'ici-là, de nouveaux éléments positifs auront fait leur apparition.

Au niveau des M6, j'espère qu'une décision interviendra rapidement. Par ailleurs, je note une avancée puisque vous parlez de la mise en œuvre de voitures M6 partant du Centre vers la côte. Ce qui m'importe, c'est que les navetteurs en bénéficient en priorité. Si vous pouviez être attentif à ce problème, j'en serais très heureuse.

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

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 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister 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): Monsieur le vice-premier ministre, l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer a constitué un progrès significatif en matière de sécurité pour les voyageurs dans les gares, leurs dépendances et les véhicules ferroviaires. Cet arrêté publie une série de comportements interdits et passibles de sanctions tels que souiller, endommager ou détruire du matériel, apposer des signes ou des images, pénétrer dans des bâtiments en dehors des heures d'ouverture au public, entrer dans des lieux interdits au public, déranger d'autres personnes, se trouver dans un état manifeste d'ivresse ou sous l'influence de substances illicites, et j'en passe.

Depuis décembre 2005, les agents de Securail forment le service interne de sécurité de la SNCB. Ils sont chargés de renforcer la sécurité ferroviaire dans les gares, des voyageurs SNCB et des employés. À ce titre,

ils effectuent des rondes dans les gares et interviennent en cas d'agression ou de vol par exemple. Si les agents de Securail sont assermentés et ont ainsi le droit d'émettre des procès-verbaux aux infractions à la législation en vigueur sur le domaine de la gare ou des installations de la SNCB, leur pouvoir d'action reste limité. Ils ne disposent pas d'armes mais de gaz incapacitant au poivre ainsi que d'un système de menottes.

Dans la région du Centre, leur présence a permis néanmoins de réduire notablement la violence et l'insécurité en gare de Braine-le-Comte. J'avais demandé à maintes reprises à vos deux prédécesseurs d'y installer une antenne Securail, ce qui a été fait, ce dont je vous sais gré. Malheureusement, le phénomène s'est déplacé vers la gare du centre de La Louvière. Des affrontements entre bandes issues de Binche, Tubize et même Bruxelles se multiplient. Les agents de Securail n'étant présents que deux fois par semaine en moyenne à La Louvière, cela s'avère insuffisant. Ainsi, le mois dernier, la police zonale de La Louvière a dû intervenir à plusieurs reprises pour des actes de racket, de vols avec violence, de trafic de stupéfiants et a pu saisir une dizaine d'armes détenues illégalement.

Des solutions existent pourtant; voici l'une d'entre elles. Dans ses règlements de police communale, la ville de La Louvière autorise les agents de la zone de police locale à intervenir dans les bâtiments d'utilité publique qui disposent d'un règlement d'ordre intérieur. Ils peuvent ainsi décourager les auteurs de troubles en les chassant et en leur infligeant des amendes administratives. Cela suppose que le règlement d'ordre intérieur soit clairement affiché à plusieurs endroits de la gare, ce qui n'est manifestement pas le cas. Je l'ai cherché moi-même sur le site internet de la SNCB et par des moteurs de recherche et je ne l'ai pas trouvé.

Pouvez-vous faire diligence auprès de la SNCB pour qu'elle affiche ce règlement d'ordre intérieur de manière visible dans les installations et en informe sa clientèle? La police zonale de La Louvière peut-elle prévenir, agir et sanctionner en gare de La Louvière-Centre par exemple sur la base du règlement de police communale? Estimez-vous donc qu'on puisse assimiler une gare à un bâtiment d'utilité publique? À défaut, quelles mesures préconisez-vous pour mettre un terme à cette insécurité galopante?

11.02 Steven Vanackere, ministre: Monsieur le président, madame Burgeon, l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer reprend les actes qu'il est interdit de poser dans les infrastructures ferroviaires, que l'on soit voyageur ou non. Sont notamment visées les gares mais également leurs dépendances.

La valeur juridique de cet arrêté étant, sans conteste, supérieure à celle d'un règlement d'ordre intérieur, il n'est pas nécessaire de surcharger le public d'extraits de règlements qui seraient, de toute façon, superflus par rapport à l'arrêté royal déjà fort complet. Le groupe SNCB met en place une signalétique spécifique informant le public de ses devoirs en fonction de l'endroit où il se situe au sein du domaine des chemins de fer.

Je vous rappelle que les infractions à l'arrêté royal de 2007 peuvent être constatées par les agents assermentés du groupe SNCB mais également par tous les services de police. Ceci s'applique de manière uniforme à toutes les gares de Belgique. Il n'est dès lors pas nécessaire que la police locale de La Louvière dispose d'un règlement d'ordre intérieur pour accomplir ses missions de police de base dans la gare. En outre, la circulaire ministérielle du 15 avril 2002 reprenant la répartition des missions de police sur le domaine des chemins de fer 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 de la même manière que pour les autres lieux publics. Il est donc inutile d'organiser l'affichage d'un règlement d'ordre intérieur car l'arrêté royal en soi est déjà une base suffisante pour que la police locale puisse intervenir en vue de sanctionner ce type de comportement.

11.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je suis contente d'avoir posé la question. En effet, les tenanciers de la cafétéria se plaignent car la police prétend ne pas avoir l'accès vu l'absence de règlement. Avoir posé la question me permet de retourner auprès de la police locale. De fait, même le personnel de la SNCB n'osait pas afficher ce règlement d'ordre d'intérieur, de peur d'avoir des problèmes par rapport à tous ces vandales. Monsieur le ministre, pourriez-vous me transmettre votre réponse, de manière à ce que je puisse en faire part à la police de La Louvière?

11.04 Steven Vanackere, ministre: Madame Burgeon, il faut néanmoins vérifier si cela s'applique également dans les concessions et commerces au même titre que pour les lieux publics. En l'occurrence, il s'agit d'une cafétéria et nous sommes certainement dans une logique de lieu public. Je confirme donc ce que je viens de dire et vous pouvez transmettre ma réponse à la police locale, si vous le souhaitez.

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

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

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 'SMS 2828'" (n° 13468)

12.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een sms'je kan wonderen doen, zeker wanneer het sterk gepersonaliseerd is. Vanaf september zal elke treinreiziger via sms op de hoogte worden gehouden van de spoordienstregeling op het traject dat hem of haar interesseert. Het zou de bedoeling zijn om de informatie sterk gepersonaliseerd aan te bieden, zodat de reizigers vooral realtime-informatie kunnen opvragen. Dat onderwerp werd al in mei 2008 hier in de commissie besproken. De toenmalige minister heeft geantwoord dat het concept uitgetest werd. Voor abonnementsreizigers zou vanaf september de dienst "My Train Info" worden gelanceerd.

Mijnheer de minister, kunt u wat meer informatie geven over die dienst? De dienst was ook het onderwerp van een onderzoek. Wat zijn de resultaten van daarvan? Kunt u nog iets meer zeggen over het project "My Train Info"? Welke andere realtime-informatiediensten worden momenteel door de NMBS getest of overwogen?

12.02 Minister Steven Vanackere: Mijnheer de voorzitter, collega's om de treingebruiker een eenvoudig en handig informatiekanaal te kunnen verschaffen, heeft de NMBS de dienst sms 2828 ontworpen. Die dienst heeft het voordeel de klok rond en 7 dagen op 7 beschikbaar te zijn. Het brengt de reisinformatie bij de gebruiker, vermits iedereen die over een gewone gsm beschikt gemakkelijk de aangeboden dienst kan gebruiken. Iedereen kan via deze sms-dienst de dienstregeling opvragen van de treinen op een bepaalde verbinding, de eerstvolgende treinen vanaf het ogenblik dat men de sms stuurt of de treinen vanaf een bepaald uur.

De reisinformatie die de klant zal krijgen, houdt rekening met de actuele toestand op het net waardoor de reiziger alleen de relevante reisvoorstellen te zien krijgt. Dat zijn drie voorstellen met de snelste treinverbindingen naar de bestemming. Eventuele vertragingen van deze treinen worden vermeld.

Ik geef een voorbeeld. Wanneer men om 16u informatie wil over een trein van Brussel-Zuid naar Oostende, zal de klant moeten sms'en: Brussel-Zuid spatie Oostende, naar 2828 en men krijgt onmiddellijk een bericht met de snelste reisopties. Van die drie opties krijgt hij het uur van vertrek en aankomst, tussen haakjes in cijfers de eventueel vertragingen, ik hoop natuurlijk dat dit zo veel mogelijk 0 zal zijn, en de eventuele vertragingen bij vertrek en aankomst.

Bij een overstap wordt het overstapstation ook getoond. Bij meerdere overstappen wordt het noodzakelijk aantal overstappen vermeld. Als de klant meer details wil over de verbinding met aansluiting, sms't hij 3 naar 2828 en de klant krijgt dan een volledig overzicht van de dienstregeling voor zijn volledige reis. Hij kan dan ook nagaan over hoeveel overstaptijd hij beschikt.

Ik denk dat de ervaring zal leren hoe eenvoudig het is. Het is lastiger om dit in een commissiezitting toe te lichten dan om het te doen.

In het geval van staking of bij grote storingen op het net zal het systeem een algemene boodschap en geen gepersonaliseerde boodschap versturen.

Voor de registratie van de taalkeuze en de aanvaarding van de voorwaarden, betaalt de gebruiker eenmalig 0,60 euro. Opgave van de taalkeuze en aanvaarding van de voorwaarden gebeurt ook per sms. Er is dus geen pc of geen internetverbinding vereist.

Elke aanvraag per verstuurd sms of elk antwoord per ontvangen sms wordt op de factuur of het belkrediet van de klant aangerekend tegen 0,15 euro per sms. Met andere woorden, telkens de klant de dienstregeling of specifieke informatie opvraagt – dat wil zeggen, een sms sturen en er een ontvangen – zal hij twee keer 0,15 euro betalen, in totaal 0,30 euro.

De NMBS heeft die dienst in een eerste fase uitsluitend intern bekeken. Het onderzoek met een testgroep start vanaf 10 juni. Het is uiteraard de bedoeling om mogelijke fouten of problemen te kunnen herstellen voor de commerciële lancering op 1 september 2009.

De andere dienst is My Train Info. Daar spreken we over een gratis dienstverlening voor houders van een treinkaart. Inderdaad, de houders van een treinkaart kunnen zich inschrijven op de gratis dienst My Train Info zodat zij voor hun vertrek geïnformeerd worden over de problemen die zich op hun gebruikelijke treintrajecten voordoen. Dankzij die service informeert de NMBS gratis en in real time via sms of via een gadget op mylife.com over vertragingen, afgeschafte of omgeleide treinen op de gebruikelijke trajecten van een geabonneerde reiziger.

Met de dienst My Train Info kan de klant voor vier treintrajecten instellen vanaf hoeveel minuten vertraging hij verwittigd wil worden en welke dagen van de week hij die dienst wil activeren.

Inschrijven op My Train Info kan alleen online via de NMBS-website, via www.nmbs.be. De gebruiker kan op eender welk moment zijn voorkeuren of de lijnen waarvoor hij informatie wenst te ontvangen, wijzigen.

De klant krijgt voor het vertrek en enkel bij verkeersstoringen real time-informatie over de gekozen treinen. Daarenboven worden ook de twee snelste reisalternatieven gesuggereerd.

Bij de presentatie van een en ander heb ik al aangegeven dat dit een nieuwe bonusmalus is voor de NMBS is om zo weinig als mogelijk vertragingen te hebben, want het is duidelijk dat in de mate dit een gratis dienstverlening is, hoe meer vertragingen er zijn, hoe meer sms'en de NMBS ten laste zal moeten nemen van het publiek dat gekozen heeft om die informatie te krijgen.

U vraagt mij ten slotte of er nog andere real time-informatiediensten zijn die getest of overwogen worden. Welnu, de NMBS overweegt om gelijkaardige informatie aan te bieden in aangepast formaat voor meer gesofisticeerde gsm-toestellen. Zij zal die actuele reisinformatie ook aanbieden via haar internet-routeplanner.

Na het klantenonderzoek dat vanaf 10 juni 2009 start, zal de NMBS nagaan of er nog bijkomende functionele wensen van de klanten zijn en aan welke wensen zij kan tegemoetkomen.

12.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het heel concrete antwoord waarmee wij een mooie stap voorwaarts kunnen zetten. Immers, uiteraard zal aan dergelijk massaal treinverkeer altijd wel hier en daar een mankement vasthangen. Weten is meten, maar ook iets rapper vergeten. Ik bedoel dat mensen de mankementen daardoor aanvaardbaarder vinden. De gepersonaliseerde aanpak is op het vlak van klantenbinding in de toekomst een heel belangrijk element, waaruit wij een grote, vertrouwenwekkende sfeer kunnen puren.

Wij kijken bijgevolg uit naar wat de proefperiode vanaf 10 juni 2009 zal geven, zeker inzake de manier waarop de klanten na 1 september 2009 op de proef zullen reageren.

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

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

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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorig jaar is de NMBS met een project gestart waarbij gebruikers van leasewagens ook gratis met de trein kunnen reizen. Het project Railease zou de voordelen van de trein moeten combineren met die van de leaseauto. Er werd gestart met een testfase waarbij 600 werknemers werden betrokken. De eerste resultaten van die test waren positief. Midden vorig jaar heeft de NMBS prospectiegesprekken gevoerd met andere, grote spelers op die leasingmarkt om eventueel nog andere akkoorden te sluiten en andere projecten op te starten. Op die manier zou men het project Railease nog verder kunnen promoten.

Ik wou u vragen naar een stand van zaken. Zijn er ondertussen met andere, zogenaamd grote spelers akkoord gesloten? In welke mate wordt Railease verder gepromoot? Hoeveel Raileases werden tot nu toe afgeleverd?

13.02 Minister **Steven Vanackere**: Mijnheer de voorzitter, Railease werd in september 2008 gelanceerd. Sindsdien kunnen werkgevers voor ieder personeelslid met een bedrijfswagen een pakket reisdagen bestellen. Op zo'n reisdag kan de werknemer naar believen op het NMBS-net rondreizen. Het minimum aantal reisdagen per persoon lag aanvankelijk op 60 per jaar, maar ondertussen biedt Railease ook de mogelijkheid om te kiezen voor 20, 40 of 60 reisdagen, afhankelijk van het contract. Ondertussen hebben grote bedrijven al een contract gesloten.

U stelt de vraag naar de grote spelers. Er zijn al partnership agreements aangegaan met de leasingmaatschappijen Athlon Car Lease, ALD Automotive en Mercedes-Benz Financial Services. Deze samenwerkingsverbanden moeten het product extra kracht bijzetten en de werkgevers motiveren in hun keuze voor Railease als een duurzame mobiliteitsoplossing. Bij het lanceren van Railease werd er een marketingcampagne gevoerd, waaronder een direct mailing naar meer dan 1.200 fleet managers. Ook de partner leasingmaatschappijen hebben bij het afsluiten van het partnership een mailing verstuurd.

Met de komst van de nieuwe productvarianten, dus 20 of 40 dagen in plaats van 60, is er een nieuwe marketingcampagne ontwikkeld met onder meer nieuwe brochures. Verder contacteren de key accountmanagers van de NMBS dagelijks verschillende firma's om ter plaatse een presentatie te geven van Railease.

Uw laatste vraag is natuurlijk de relevante vraag, want daar zien we hoe het product zich al dan niet in de markt positioneert. Ik kan u de volgende cijfers geven. Sinds het lanceren tot en met maart 2009, dus niet tot nu, zijn volgende verkopen gerealiseerd. In het jaar 2008, het lanceringsjaar, werden 1 Railease eerste klas en 927 Raileases tweede klas verkocht. Voor de eerste drie maanden van 2009 werden er 265 Raileases eerste klas verkocht en 57 Raileases tweede klas.

13.03 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor de concrete cijfers die duidelijk maken dat er nog heel wat werk aan de winkel is. Er is een kleine verschuiving naar eerste klas. Daar zijn wij altijd blij mee.

Volgens mij zal het project nog wat directer en persoonlijker moeten worden aangepakt en zal het onmiskenbaar voordeel van het persoonlijk comfort nog duidelijk moeten worden gemaakt. Nogmaals, er is nog heel wat werk aan de winkel om deze leaseformule zalig te doen overkomen bij de betrokkenen.

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

De **voorzitter**: Voor de goede orde overloop ik de vragen die niet aan bod zijn gekomen. Vraag nr. 13430 van de heer Perpète is omgezet in een schriftelijke vraag. De heer Laeremans is niet komen opdagen, dus zijn vraag nr. 13441 vervalt. Vraag nr. 13501 van de heer Arens is omgezet in een schriftelijke vraag. De vragen nrs. 13511 en 13512 van mevrouw Ine Somers worden uitgesteld naar een volgende vergadering.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.57 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11.57 heures.*