

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

DINSDAG 20 MEI 2008

MARDI 20 MAI 2008

Voormiddag

Matin

La séance est ouverte à 10.10 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 10.10 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de bereikbaarheid van Brussel met de trein vanuit Noord-Limburg, Mol en Geel" (nr. 4533)

01 Question de M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accessibilité de Bruxelles en venant en train du nord du Limbourg, de Mol et de Geel" (n° 4533)

01.01 Peter Vanvelthoven (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u krijgt in dit verband ongetwijfeld vele vragen vanuit verschillende regio's. Vanuit het noorden van Limburg is de verbinding al jaren bijzonder moeizaam en bijzonder slecht. Ik heb een aantal maanden geleden, toen er wegenwerken waren aan de E40 in Bertem, een hele week de trein genomen vanuit Noord-Limburg. Ik moet u zeggen dat ik op vier van de vijf weekdagen de aansluiting heb gemist in Berchem. Dat is slechts in die ene week waarvan ik getuige ben geweest.

In de nieuwe dienstregeling is er een bijkomende trein voorzien in Herentals, die voor de mensen ter plaatse de verbinding naar Brussel veel sneller maakt. Dat is een goede zaak. Het is natuurlijk wel jammer dat de mensen die verder op het traject tussen Neerpelt en Antwerpen wonen – de mensen uit Neerpelt, Overpelt, Lommel, Mol en Geel – van die snelle treinverbinding geen gebruik kunnen maken.

Vandaar mijn vraag – voor de details verwijs ik naar de schriftelijke vraag – of het niet mogelijk is om ook de mensen die verderop het traject wonen, in Noord-Limburg, Mol en Geel, de gelegenheid te geven om op die nieuwe snelle verbinding aan te sluiten.

01.02 Minister Inge Vervotte: Mijnheer de voorzitter, het is inderdaad juist dat op vraag van de reizigers uit de Kempische regio vanaf 15 juni tijdens de ochtendspits wordt voorzien in een extra P-trein tussen Herentals en Brussel. De beschikbare infrastructuur – dat is altijd het uitgangspunt – en het actuele intensieve gebruik biedt enkel een beschikbaar rijpad voor deze nieuwe trein, volgens de huidige dienstregeling, in Herentals om 07.54 uur, in Lier om 08.07 uur, in Mechelen-Nekkerspoel om 08.20 uur, in Mechelen om 08.25 uur, in Vilvoorde om 08.35 uur, in Brussel-Noord om 08.47 uur, in Brussel-Centraal om 08.51 uur en in Brussel-Zuid om 08.54 uur. Op deze wijze zijn er vanuit Herentals in de ochtendpiek rechtstreekse treinen om 06.21 uur, om 07.21 uur, om 07.54 uur en om 08.21 uur. Daarnaast is er ook de mogelijkheid om naar Brussel te rijden via Antwerpen-Berchem, gebruikmakend van de IR-verbinding uit Neerpelt of de IR-relatie uit Turnhout.

Ik beseft dat de nieuwe P-trein vanuit Herentals geen bijkomende mogelijkheden biedt voor de reizigers komende van Noord-Limburg, Mol en Geel. Zoals gemeld, kon de nieuwe trein echter niet op een ander moment in de dienstregeling worden ingepast.

Tevens wordt met de huidige dienstregeling een dienst aangeboden met een interessant aankomstuur in Brussel, kort voor 9 uur, en zodanig gepositioneerd dat er een halfuurdienst uit Herentals bestaat. Door inzet

van deze trein zal de bezetting van de bestaande trein op de verbinding Turnhout-Brussel net na en voor de nieuwe P-trein afnemen, waardoor het reizigerscomfort op die trein zal toenemen.

Reizigers vanuit de stations Mol, Geel en Hasselt die gebruikmaken van de L-trein naar Antwerpen zullen kunnen overstappen op de P-trein in Herentals, weliswaar met een wachttijd van 19 minuten. De bestaande overstap van de IR-verbinding uit Neerpelt op de bestaande IC naar Brussel, na 6 minuten, blijft natuurlijk de beste mogelijkheid.

Voor de reizigers met de IR uit Turnhout wordt een overstap op de nieuwe P-trein met een wachttijd van 16 minuten mogelijk.

De suggestie om in een aansluitende extra trein te voorzien vanuit Neerpelt kan niet worden gevolgd omdat er een beperking is van de aanwezige infrastructuur. Doordat het baanvak Neerpelt-Mol enkelsporig is, kan er geen extra trein op dat baanvak worden ingelegd zonder dat er hinder zou zijn voor de reeds rijdende treinen.

Voor de studenten van de campus kunnen wij nu dus geen extra treinen of versterking van het huidige treinaanbod in het vooruitzicht stellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les options relatives à l'avenir de la participation du gouvernement belge dans l'entreprise publique Belgacom" (n° 4833)**

- **Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de Belgacom" (n° 4939)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opties voor de toekomst van de Belgische regeringsparticipatie in het overheidsbedrijf Belgacom" (nr. 4833)**

- **mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van Belgacom" (nr. 4939)**

02.01 **Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!):** Madame la ministre, je voudrais vous interroger, non sur la SNCB au sujet de laquelle il y a également beaucoup de choses à dire, mais sur la participation du gouvernement dans Belgacom, cette belle entreprise publique. Votre note de politique générale comporte un passage sibyllin quant à l'avenir de la participation de l'État belge dans Belgacom. Il semble que plusieurs options coexistent au sein même du gouvernement. Cela provoque l'intérêt des médias, qui forment des hypothèses à ce sujet, mais aussi quelques inquiétudes tant chez les travailleurs que chez les utilisateurs que nous sommes.

Il semble important de garantir l'ancrage belge dans cette entreprise publique et de renforcer ses missions de service public, notamment en termes de lutte contre la fracture numérique. Cette question nécessite le maintien d'une présence publique au même niveau qu'aujourd'hui, mais aussi une plus grande capacité d'intervention dans les choix stratégiques de l'entreprise.

Madame la ministre, pouvez-vous nous préciser les intentions réelles du gouvernement belge quant à la revente partielle de ses parts dans Belgacom?

Des contacts ont-ils déjà été établis en ce sens? Des consignes ont-elles été données à l'entreprise? Une discussion stratégique a-t-elle eu lieu en son sein?

Dans le cadre d'une telle opération et de la politique générale que vous souhaitez développer en ce domaine, quelles sont les garanties relatives à l'ancrage belge de l'entreprise?

Enfin, en vue de réduire la fracture numérique, quelles sont vos exigences à l'égard de l'entreprise publique Belgacom? Des objectifs sont-ils ou seront-ils fixés en la matière?

Je vous remercie de vos éclaircissements.

Le **président**: Madame la ministre, cela vous dérange-t-il d'attendre Mme Lalieux? Elle va arriver pour poser sa question.

02.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cela ne me dérange pas, mais je tiens déjà à préciser que j'ai répondu à cette question dans ma note politique. Néanmoins, répéter mes propos en commission ne me gêne aucunement.

Le **président**: Voulez-vous alors attendre deux minutes? Elle était parmi nous, puis elle est repartie car elle ne savait pas que nous allions arriver si vite au huitième point de l'ordre du jour.

Monsieur Gilkinet, voulez-vous poser la question n° 4834 en attendant?

03 Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique d'achat de véhicules de la SNCB et la charge environnementale de ceux-ci" (n° 4834)

03 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aankoopbeleid van voertuigen van de NMBS en de milieubelasting ervan" (nr. 4834)

03.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Je précise que je reparlerai plus tard de Belgacom. Si je me permets de vous interroger à nouveau sur ce sujet, c'est parce que la situation me semble mouvante et que je suis les déclarations des uns et des autres en la matière.

Cette question concerne la SNCB – non pas la grève du jour - mais sa politique d'achat de véhicules automobiles et la charge environnementale de ceux-ci. Certains paradoxes sont difficiles à comprendre: par exemple, annoncer l'augmentation de salaire d'un directeur alors qu'on négocie avec les syndicats et qu'il y a un préavis de grève. Ou la politique d'achat de véhicules automobiles de la SNCB. Que penser du fait que des travailleurs de la SNCB utilisent des véhicules de type Toyota Hilux, un modèle gourmand en carburant (jusqu'à douze litres au 100 km) et est excessivement polluant en CO₂, particules de suie, oxyde d'azote, hydrocarbures imbrûlés, qui participent largement à l'effet de serre. La SNCB a pourtant un rôle fondamental à jouer en matière environnementale.

Il est normal que la SNCB dispose de véhicules automobiles, y compris de véhicules qui permettent d'arriver à des terrains difficiles d'accès. Mais je m'interroge sur l'utilité de ces véhicules excessivement énergivores, dont l'effet néfaste sur l'environnement est proportionnel à l'effet néfaste sur l'image de la SNCB auprès des citoyens, surtout quand ces véhicules circulent en ville. J'ai notamment constaté leur présence en gare de Charleroi et de Namur.

Quelle est la politique actuelle d'achat de véhicules automobiles de la SNCB? Un cahier des charges environnemental est-il systématiquement prévu? Des objectifs précis ont-ils été fixés en la matière? Combien de véhicules de type Toyota Hilux ou de gabarit équivalent sont-ils en fonction à la SNCB et chez Infrabel? Qui utilise ces véhicules et pour quel type de mission? Quelle proportion ces véhicules représentent-ils sur le total des véhicules de la SNCB? Quand ont-ils été achetés et selon quels critères? Comptez-vous intégrer des critères de consommation et d'émission de particules pour les prochains achats de véhicules?

03.02 Inge Vervotte, ministre: Lors des achats de véhicules, les services du parc automobile du groupe SNCB tiennent compte de la charge environnementale. La consommation de carburant, les émissions de CO₂, la norme Euro font déjà partie des critères d'attribution repris dans le cahier spécial des charges. Sur le parc total des véhicules du groupe SNCB, le nombre de voitures tout-terrain représente moins de 1,5%. Ces véhicules sont indispensables pour des équipes devant opérer dans des installations difficilement accessibles, comme les brigades du service d'intervention rapide et caténaires, les brigades d'opérateurs du service de renouvellement et d'entretien des voies, surtout en Ardennes. Ils sont également indispensables pour arriver à des lieux inaccessibles pour des véhicules ordinaires, comme par exemple la carrière "Les Petons", pour l'inspection des wagons marchandises.

Le parc automobile d'Infrabel compte actuellement 1.280 véhicules motorisés dont 19 véhicules tout-terrain de type Toyota Hilux ou Nissan Navara. Ces véhicules se répartissent comme suit: treize véhicules ont été livrés aux brigades d'intervention rapide caténaires mi-2007, deux véhicules ont été livrés, début 2008, aux brigades opérateurs I5, les quatre autres véhicules étant vétustes ou étant affectés à divers chantiers ou équipes d'entretien, principalement dans les Ardennes.

En général, ces véhicules sont utilisés par des équipes d'intervention ou des équipes devant opérer dans des installations difficilement accessibles. Une prochaine livraison de quatre nouveaux véhicules de type Hilux aura lieu à la fin de cette année à la base des lignes à grande vitesse de Gand, ce qui fera un total de 23 unités. Le parc automobile de l'opérateur SNCB comprend au total 260 voitures dont une Toyota Hilux acquise début 2008. Cette voiture est utilisée par les visiteurs du Rail Cargo Center de Charleroi pour l'inspection quotidienne des wagons de marchandises qui partent de la carrière "Les Petons" à Yves-Gomezée, carrière inaccessible à un véhicule ordinaire.

La SNCB Holding, quant à elle, ne possède aucun véhicule de modèle Toyota Hilux.

03.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse exhaustive et pour sa précision. L'étonnement dont je vous ai fait part est lié à la présence d'un tel véhicule en milieu urbain. Je vous ai cité Charleroi et vous confirmez la présence d'un tel véhicule à Charleroi. Autant je peux comprendre que des véhicules tout-terrain puissent être nécessaires, autant certains sont moins énergivores et plus maniables. Sans vouloir faire de publicité, rien que chez Toyota, il existe le RAV-4 dont le volume me semble beaucoup plus raisonnable. La SNCB doit faire attention à son image de marque et à sa cohérence dans sa lutte contre le dérèglement climatique et la pollution par particules fines. Je ne doute pas que vous vous y montrerez attentive dans vos relations avec cette belle entreprise publique.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les options relatives à l'avenir de la participation du gouvernement belge dans l'entreprise publique Belgacom" (n° 4833)**

- **Mme Karine Lalieux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'avenir de Belgacom" (n° 4939) (Continuation)**

04 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de opties voor de toekomst van de Belgische regeringsparticipatie in het overheidsbedrijf Belgacom" (nr. 4833)**

- **mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomst van Belgacom" (nr. 4939) (Voortzetting)**

04.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, depuis la présentation de votre note de politique générale, la phrase indiquant que "le gouvernement fédéral pourrait réfléchir au niveau de la participation des pouvoirs publics dans l'opérateur historique" n'est évidemment pas passée inaperçue. La presse a d'ailleurs relayé cette information et le titre "La privatisation de Belgacom n'est pas exclue" a fait la une de nombreux quotidiens du Nord comme du Sud du pays. Ce week-end, "Le Soir" titrait encore "Privatisation de Belgacom".

Vos explications face à nos demandes d'éclaircissements en commission étant restées floues, je souhaite vous interroger sur ce sujet. Car les supputations vont bon train et les analystes, tout comme les politiques, peinent à concevoir les différents scénarios induits par la note. Plutôt que de vous proposer certaines pistes avancées par la presse spécialisée, je préfère vous poser une simple question ouverte, vous permettant peut-être une plus grande précision et - oserais-je le dire - une plus grande franchise quant à votre position sur un dossier éminemment sensible.

Madame la ministre, quelles sont vos priorités et vos projets en ce qui concerne Belgacom? Ces priorités et ces projets sont-ils partagés par l'ensemble du gouvernement et plus spécifiquement par le ministre pour l'Entreprise et de la Simplification? En effet, je l'ai interrogé au sujet de sa note de politique générale et de ses déclarations publiques. Il disait que le seul moyen pour que le régulateur, l'IBPT, devienne indépendant, autonome et non influencé, c'était la privatisation de Belgacom. Il affirmait également que son discours on ne peut plus clair en la matière était partagé par l'ensemble du gouvernement. Or, votre discours diffère du sien.

À titre personnel, madame la ministre, encouragez-vous le gouvernement à maintenir une part majoritaire dans Belgacom?

04.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne ce dossier, j'ai toujours tenu les mêmes propos. En tant que ministre des Entreprises publiques, je veux défendre les intérêts de Belgacom et de son personnel, et ce en vue de fournir un service payable de haute qualité, qui puisse servir les intérêts de l'État en tant qu'actionnaire.

Aujourd'hui, l'État possède 53,5% des actions de Belgacom. Et il est pour moi très important que les deux critères que je viens de formuler soient respectés dans l'intérêt de l'entreprise Belgacom et de son personnel. Je dois également obtenir des garanties d'un service payable de haute qualité accessible à tous. Nous devons donc être ouverts à toutes les options. Si une opportunité stratégique se présente, nous devons oser discuter du niveau de participation de l'État dans Belgacom, en gardant toujours à l'esprit les deux critères fondamentaux que je viens de citer.

Surtout si de cette manière nous pouvons assurer ou renforcer le futur de l'entreprise, servir les intérêts des clients et l'État, en tant qu'actionnaire.

Dans ma note de politique générale, j'ai stipulé que Belgacom devait continuer à contribuer à la réduction de la fracture numérique. Cependant, cet objectif n'est pas encore concrétisé.

04.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, j'entends bien votre option personnelle et votre option de ministre en charge des Entreprises publiques. J'entends aussi les déclarations de vos collègues dont la logique est différente, ce qui indique que cette phrase qui figure dans votre note de politique générale ainsi que dans l'accord de gouvernement laisse la porte ouverte à toutes les hypothèses et justifie que nous nous en inquiétions.

Vous nous avez donné vos options quant à une éventuelle ouverture stratégique de Belgacom. Nous serons attentifs à ce que cela ne se fasse pas au détriment des utilisateurs belges ni de l'ancrage belge de l'entreprise. Je ne doute pas que cela fera l'objet de lourds débats, le cas échéant, au sein de votre gouvernement mais également au Parlement où l'opposition que je représente y participera.

04.04 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre pour son explication. Les travailleurs ont répété ce week-end dans les journaux que si privatisation il y avait, ce serait la guerre!

En ce qui concerne le service universel, vous savez combien on a dû lutter pour la transposition des directives secondaires et pour faire en sorte que ce service universel soit égal sur tout le territoire car il y avait déjà des velléités de proposer un service différent en fonction du territoire.

Quand le ministre parle de stratégie, cela veut tout dire et cela ne veut rien dire car on sait comment on peut imaginer des consolidations! Dans le même temps, on entend un discours très idéologique d'un ministre de notre gouvernement qui prend le prétexte du régulateur pour dire qu'il faut privatiser Belgacom. Mais s'il utilise le prétexte du régulateur, en disant qu'il n'est pas neutre tant que Belgacom est aux mains de l'État à 53%, je pense que ce ministre peut aussi envisager de libéraliser La Poste.

Le débat est ouvert. Il conviendrait peut-être d'avoir une discussion avec le ministre pour l'Entreprise afin d'éviter trop de discours contradictoires dans la presse.

Je rappelle aussi à M. Gilkinet que j'ai participé à un débat, lors des élections de 2007, consacré à la plateforme des opérateurs télécoms privés et que Ecolo et Groen! s'étaient prononcés pour la privatisation de Belgacom. C'est Jean-Michel Javaux lui-même qui l'avait dit!

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

05 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de capaciteit van de 'studententreinen'" (nr. 4979)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de zondagavondtrein van Turnhout naar Leuven" (nr. 5254)

05 Questions jointes de

- **M. David Geerts** à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la capacité des 'trains d'étudiants'" (n° 4979)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le train du dimanche soir entre Turnhout et Louvain" (n° 5254)

05.01 David Geerts (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op zondagavond nemen tal van studenten de trein naar de stad van hun universiteit of hogeschool. Vrijdag volgt dan de terugreis maar deze verloopt meer gespreid. Gelukkig nemen studenten vaak de trein. Ik denk dat dit een gezonde houding is om voor deze vervoersmodus te kiezen.

Het perverse gevolg is wel dat die treinstellen overvol zitten. Ik heb dit ook aangetoond met het feit dat die studenten als het ware als sardientjes in de trein zitten. Ik heb zelf de trein eens genomen en ik heb toen een blikje sardientjes uitgedeeld aan de mensen die de trein namen. Als u wilt, mag u dit hebben. Het is trouwens niet vervallen.

Dat was pas minimale dienstverlening en ik pleit voor kwalitatieve dienstverlening. Op dat moment stond ik daar effectief ergens tussen de deuren gekneld. Het was wringen tussen al de sportzakken die mensen mee hadden. Het lijkt mij niet verstandig om het doelpubliek, dat de komende jaren dat vervoersmedium moet gebruiken, op dat moment af te schrikken.

Ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, wordt er rekening gehouden met het feit dat tal van studenten op zondagavond de trein nemen?

Ten tweede, wordt hiervoor in een extra capaciteit voorzien? Specifiek voor de trein tussen Turnhout en Herentals: wat is de capaciteit op dat moment? Wat is de huidige capaciteit van het vervolgtraject van Herentals naar Leuven? Wat is de huidige capaciteit tussen Mol en Leuven, en dit over de verschillende trajecten op zondagavond? Hoe zit het tussen Antwerpen en Leuven?

Zijn er op deze lijnen al steekproeven gehouden omtrent de capaciteitsbehoefte? Zo ja, wat was het resultaat? Ik denk dat het belangrijkste is dat men door te meten te weten komt wat de capaciteitsbehoeften zijn waarna een beleid kan worden gezocht om hieraan tegemoet te komen.

05.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wil mij heel graag aansluiten bij de vragen van collega Geerts die een terechte problematiek schetst. De problematiek is ook aan ons gesignaleerd waardoor ik mij graag aansluit bij de vragen en er nog een aantal extra aan toevoeg.

Hoeveel pendelaars nemen op zondagavond de trein? Zijn daarvan cijfers gekend? Ik heb het dan specifiek over de trein die het meeste aantal studenten vervoert, namelijk iets na 8 uur in Turnhout richting Herentals. Wat is de capaciteit op deze verbinding? Welke oplossing kan er in het vooruitzicht worden gesteld?

05.03 Minister Inge Vervotte: Bij wijze van inleiding wil ik zeggen dat de problematiek mij zeer goed gekend is en dat wij die heel au sérieux nemen. Er wordt wat dat betreft naar oplossingen gezocht. Het is echter niet altijd evident om instant oplossingen te vinden. Het is wel degelijk een problematiek die au sérieux wordt genomen door zowel mezelf als de NMBS.

Misschien even wat feitelijkheden. Zowel op zondag- als vrijdagavond zijn er extra treinen voorzien naar en van de belangrijkste universiteitssteden.

Op zondagavond vanaf 19 uur rijden er tussen Turnhout en Herentals vier treinen met een totale capaciteit van 1.008 plaatsen. De zondagstreinen vanaf 19 uur tussen Herentals en Leuven met de verschillende reismogelijkheden, zowel via Lier als via Antwerpen-Berchem, hebben een totale capaciteit van 2.165 zitplaatsen. De zondagstreinen vanaf 19 uur tussen Mol en Leuven met de verschillende reismogelijkheden, zowel via Hasselt en Lier als via Antwerpen-Berchem, hebben een totale capaciteit van 1.556 zitplaatsen. De zondagstreinen vanaf 18.56 uur tussen Antwerpen en Leuven met de verschillende reismogelijkheden, zowel rechtstreeks als via Mechelen en Brussel-Noord, hebben een totale capaciteit van 4.020 zitplaatsen. De bezettingsgraad wordt bij elke trein opgenomen door de treinbegeleider. Indien een trein chronisch overbezet blijkt, wordt dit ook aan de verantwoordelijke dienst gemeld en wordt, indien er materieel beschikbaar is, ook het aanbod versterkt. De trein IRG 4920 van Turnhout naar Antwerpen van 20.06 uur wordt op zondag gebruikt door studenten die in Herentals overstappen op de studententrein P 8220 richting Leuven. Trein 4920 is samengesteld uit één treinstel type break dat zitplaats biedt aan 253 reizigers. Trein 8220 bestaat uit vier dieseltreinstellen type AR 41 die in totaal 600 zitplaatsen aanbieden. Door de grote toestroom van studenten

zijn beide treinen drukbezet. Trein 4920 heeft tussen Turhout en Herentals een gemiddelde bezetting van 280 reizigers, wat dus betekent 110% bezetting. Trein 8220 heeft op het drukste gedeelte van de reisweg een bezetting van 715 reizigers, wat dus 120% bezetting betekent. De NMBS onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor een versterking van de samenstelling van treinen 4920 en 8220, uiteraard rekening houdend met de evolutie van de bezettingsgraad en de beschikbaarheid van het rollend materieel.

05.04 David Geerts (sp.a-spirit): Ik denk dat collega Van den Bergh zich aansluit bij mijn vraag maar ik heb maar één doosje sardines bij dus we zullen moeten delen.

Concreet, we hebben de trein daar genomen. Turnhout is een station in een gebied waar 170.000 mensen wonen, zij het verspreid. Vandaar dat dit station een aantrekkingspool is voor een groot aantal gemeenten en studenten die daar in de omgeving wonen.

Het is zo dat de conducteur er niet door kan maar ik denk ook dat men er niet door durft te gaan omwille van het feit dat mensen op dat moment – puur experimenteel – niet zo vriendelijk zijn voor elkaar als er een strijd geleverd wordt om effectief op die trein te raken. U hebt in uw antwoord zelf gezegd dat er een capaciteitsprobleem is. Ik hoop dat dit capaciteitsprobleem zo snel als mogelijk kan worden opgelost.

Ik zal binnen een half jaar, bij de aanvang van het nieuwe schooljaar, de proef op de som nemen en opnieuw de trein nemen. Ik hoop dat ik dan iets meer plaats zal hebben.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik dank mevrouw de minister voor het antwoord dat ons hoopvol stemt dat er snel iets zal gebeuren.

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

06 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "MassPost" (nr. 4470)

06 Question de M. Bart Tommelein à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "MassPost" (n° 4470)

06.01 Bart Tommelein (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik had gedacht dat ik nog veel later hier zou zijn, maar blijkbare is een treinstaking tegenwoordig een zegen voor het wegverkeer.

(...): (...)

06.02 Bart Tommelein (Open Vld): Alle gekheid op een stokje. Serieus, nu.

Mevrouw de minister, MassPost is een concept van De Post, speciaal op maat gemaakt voor de behandeling van klanten die pakketten vanaf vijfhonderd stuks versturen. De klant kan daarvoor terecht in vijftig postkantoren, verspreid over dit land.

Die dienstverlening werd de afgelopen jaren echter drastisch ingeperkt. De uren waarbinnen die post kan worden afgegeven, waren al beperkt. In het kantoor van de stad Oostende, waar ik woonachtig ben, kan die post worden afgegeven tussen 9.00 uur en 15.00 uur van maandag tot vrijdag. Voor wie een vaste job heeft, waren dat onmogelijke uren. Meestal zijn het de mensen die een vaste job hebben, die van een dergelijke service gebruik maken.

Sinds kort is de dienstverlening echter nog verder teruggeschroefd en kan de afgifte van pakketten enkel en alleen nog op afspraak.

Mevrouw de minister, kunt u mij zeggen wat de reden is voor het terugdraaien van die dienstverlening?

Was er de afgelopen jaren een toe- of een afname van het gebruik van die dienst? In welke orde van grootte kunnen we dan spreken?

Bent u van mening dat er een optimale dienstverlening wordt gegarandeerd? Is er nog een evaluatieperiode verbonden aan deze maatregel?

06.03 Minister **Inge Vervotte**: Mijnheer de voorzitter, De Post heeft vijftientig MassPost-centra voor de afgifte van grote volumes, briefwisseling of pakketten, meer dan vijfhonderd stuks. De zes grootste hyper-MassPost-centra zijn open van 9.00 uur tot 17.00 uur. De negentien gewone MassPost-centra zijn open van 9.00 tot 15.00 uur. Er is een verschil tussen de hyper en de gewone en een verschil tussen de openingsuren.

De gewone MassPost-centra zijn voornamelijk bedoeld voor professionele gebruikers die grote volumes post moeten versturen. Voor bepaalde producten bestaan er grensuren voor aangifte om een dag-plus-één verwerking te kunnen garanderen. Dat is namelijk waar het over gaat. Dat wil niet zeggen dat men later niet kan afgeven. Wie later afgeeft, kan echter niet meer de garantie van De Post krijgen dat de verwerking de dag zelf gebeurt. Zoals u weet, is de verwerking een van de essentiële elementen in de gemaakte overeenkomsten.

De ervaring en de cijfers van de jongste jaren, tonen aan dat de volumes die worden aangeboden in het MassPost-kantoor in Oostende zeer beperkt zijn. Gemiddeld werden er in 2007 tweeëntwintig afgiften van briefwisseling per dag in het MassPost-centrum van Oostende gedaan. Die afgiften concentreren zich voornamelijk in de voormiddag. 50% van de afgiften gebeurt tussen 9.00 uur en 12.00 uur, en 20% tussen 14.00 uur en 15.00 uur.

Om de activiteiten rendabel te houden, heeft de voltijdse bediende die daar is tewerkgesteld, naast zijn activiteiten voor MassPost ook andere verantwoordelijkheden gekregen.

De Post vraagt om de afgifte aan te kondigen aan de MassPost-kantoren. Met die informatie kunnen de activiteiten dan ook optimaal worden gepland. De wachttijden en de ongemakken kunnen dan ook tot een minimum worden beperkt;.

In het bijzonder in het geval van Oostende, kan de bediende gegarandeerd beschikbaar zijn op het moment dat de klant toekomt.

De Post evalueert regelmatig – normaal gezien gebeurt dat één keer per jaar – de aangeboden volumes in de MassPost-centra, en voert op basis daarvan de nodige aanpassingen door om een optimale dienstverlening te garanderen.

06.04 **Bart Tommelein** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor het duidelijk antwoord. Ik begrijp dat het een kwestie is van efficiëntie. Wie dringend iets wil versturen, kan nog altijd terecht in Brugge, waar ik veronderstel dat het dichtstbijzijnde hyperkantoor ligt.

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

07 **Question de Mme Zoé Genot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les chancres de la SNCB à Bruxelles" (n° 5004)**

07 **Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de eigendommen van de NMBS die het stadsbeeld van Brussel aantasten" (nr. 5004)**

07.01 **Zoé Genot** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, au milieu de la place de la Constitution, à la sortie de la gare du Midi, porte d'entrée de la Belgique pour les personnes descendant du TGV, la SNCB entretient depuis de nombreuses années un gigantesque chancre.

Le passager longe sur plus de cent mètres des locaux murés et recouverts d'affiches, situés sous les voies de chemin de fer venant de la gare Centrale; il n'y a pas moyen de les rater, malheureusement. Depuis combien de temps les locaux situés sous les voies et joutant la gare du Midi sont-ils inoccupés et murés? Quels sont les projets pour ces locaux et à quelle échéance? La gare de La Chapelle accueille un centre culturel d'insertion et d'animation de quartier, Recyclart. Quel type de projets a la SNCB pour cette gare et pour une autre gare inoccupée, celle du Congrès? D'autres locaux sont-ils inoccupés ou sous-occupés sous la jonction Nord-Midi?

07.02 **Inge Vervotte**, ministre: Chère collègue, les deux quadrilatères d'expansion des voies de la gare du Midi, le grand et le petit, sont situés entre la gare et le Boulevard du Midi et sont séparés l'un de l'autre par la rue d'Argonne. La Poste est propriétaire de la quasi-totalité de ces quadrilatères, exception faite de 10% du

grand, qui appartiennent à la SNCB Holding et qui sont occupés par la STIB et la police (brigade des chemins de fer). La Poste a déménagé sur le site de la Petite-Ile il y a une dizaine d'années; elle vendra à court terme la partie du quadrilatère dont elle est propriétaire. Les futurs propriétaires réaménageront ce site à long terme avec la collaboration de Beliris, la Région de Bruxelles-Capitale et les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles.

L'ASBL Recyclart occupe une bonne partie des locaux de Bruxelles-Chapelle. Les autres locaux sont occupés par le groupe SNCB-Archives et par le Groupe S – Secrétariat social ASBL. Il n'y a donc pas dans l'immédiat de nouveaux projets la concernant. L'ASBL Congrès-Culture occupe quelques locaux de la gare du Congrès. Cette ASBL va organiser des événements culturels dans la gare, ce qui donnera une image positive et engendrera plus de sécurité. Les autres locaux sont des locaux techniques.

Il n'y a pas de locaux inoccupés ou sous-occupés dans la jonction Nord-Midi.

07.03 Zoé Genot (Ecolo-Groen!): Je crois qu'on n'a pas bien compris ma question, qui ne portait pas sur les locaux de La Poste, situés dans l'espace de la gare. Quand on sort de celle-ci, sous les voies, il y a des locaux inoccupés depuis plus de dix ans. Cela n'a rien à voir par conséquent avec le départ de La Poste. Je pense qu'on n'a pas vraiment répondu à la question. Je pourrais la poser une nouvelle fois en spécifiant le lieu dont je veux parler. Je vous remercie pour vos réponses au sujet des deux gares. Il faudrait en revanche se renseigner davantage sur les locaux sous les voies car certains travailleurs ont fait état de locaux peu occupés.

On sait que dans le centre-ville de Bruxelles, on manque d'espaces pour des activités économiques ou culturelles. Je pense qu'il est important qu'il y ait un maximum d'activités dans le centre de Bruxelles qui donnent une image positive de la ville, particulièrement à la sortie de la gare.

07.04 Inge Vervotte, ministre: Selon nos informations, ces locaux vont être vendus très bientôt.

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

Le **président**: Je vous propose de suspendre la réunion pendant une dizaine de minutes. Plusieurs collègues nous ont annoncé leur arrivée imminente.

*Voorzitter: Jef Van den Bergh
Président: Jef Van den Bergh*

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de realtime informatie van de NMBS" (nr. 4917)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de informatie aan de treingebruikers via sms over treinvertragingen" (nr. 4932)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toekomstige samenwerking tussen de NMBS en Microsoft" (nr. 4938)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het partnerschap NMBS/Microsoft voor informatie aan de pendelaars" (nr. 5053)

08 **Questions jointes de**

- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la communication d'informations en temps réel par la SNCB" (n° 4917)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la communication d'informations par SMS concernant les retards de trains aux usagers des chemins de fer" (n° 4932)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la future collaboration entre la SNCB et Microsoft" (n° 4938)
- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le partenariat SNCB/Microsoft pour informer les navetteurs" (n° 5053)

08.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, het is zo dat men met toch wel wat fierheid een samenwerking tussen de NMBS en Microsoft heeft bekendgemaakt. Er is de intentie om de reiziger heel snel de nodige informatie te bezorgen over vertragingen of incidenten op hun treintraject. De gedelegeerd

bestuurder heeft verklaard dat deze dienst quasi kosteloos zou zijn en dat eind dit jaar een proefproject bij 1.000 personen start.

Ik had aan de minister willen vragen in welke mate dit project gekoppeld is aan het ander, informatiegericht project, met name het PIDAAS-project waarover wij het hier een van de vorige vergaderingen ook hebben gehad. Er waren vooraf ook contacten tussen Microsoft en de Deutsche Bahn maar blijkbaar heeft dat niet tot resultaten geleid. Wat is de reden waarom het met de NMBS wel zo snel zal werken? Het is ook de bedoeling om tegen het einde van het jaar te starten met een proefproject bij 1.000 personen. Is dit haalbaar? Welke termijn voorziet men? Men stelt ook dat de kosten voor de reiziger quasi nihil zouden zijn. Wat zal dan de kostprijs voor de maatschappij zijn en zal die opwegen tegen de meerwaarde van dit project?

De **voorzitter**: Er zijn nog twee toegevoegde vragen; een van mezelf en een van mevrouw Musin en de heer Gilkinet. Ik zal de volgorde respecteren zoals ze op de agenda staat.

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Ik wil mij inderdaad aansluiten bij de vraag van collega Doomst.

Ik wil daarbij ook verwijzen naar een vroegere vraag die ik hierover herhaaldelijk heb gesteld aan uw voorganger, de heer Tuybens. Hij moest mij toen antwoorden dat sms-applicaties voor treinreizigers niet mogelijk of haalbaar zouden zijn om twee redenen: enerzijds omdat het encoderen van de noodzakelijke gegevens – de gegevens zijn natuurlijk een essentiële voorwaarde om een goede dienst te kunnen aanbieden – nog gedeeltelijk manueel moest verlopen waardoor het risico op foutieve informatie veel te groot was.

Bovendien stelde uw voorganger Tuybens steeds dat de kosten zouden moeten worden doorgerekend aan de gebruikers omdat de NMBS die zelf niet kon dragen. Hij wou dit niet toelaten. Om die reden werd het project nooit opgestart tijdens de vorige legislatuur. Nu lijkt er wel wat schot in de zaak te komen, vandaar dat ik in opvolging van mijn eerdere vragen de volgende vragen zou willen voorleggen, mevrouw de minister.

Mogen wij veronderstellen dat de samenwerking met Microsoft impliceert dat er nu niet meer manueel moet worden geëncodeerd, en dat alle noodzakelijke gegevens nu heel geautomatiseerd en heel accuraat en up-to-date kunnen worden verspreid?

Ten tweede, wat is de kostprijs van het systeem voor de NMBS? Het is een samenwerkingsverband met Microsoft, maar hoe worden de kosten gedragen? Zullen die inderdaad op geen enkele manier aan de reizigers worden doorgerekend?

Ten derde, kunt u wat meer toelichting geven over de timing, de start en het einde van de proefperiode, de evaluatie en de definitieve inwerkingtreding?

Ten vierde, wat is bij eventuele positieve evaluatie de concrete werkwijze? Zal het enkel bruikbaar zijn voor abonnees via een aparte inschrijving? En vanaf hoeveel minuten vertraging zal men een waarschuwing krijgen? Kan de reiziger dat zelf kiezen?

Ten vijfde, in hoeverre kan er een betrouwbaar systeem uitgewerkt worden, wanneer wij vandaag vaststellen dat de vertragingen in de stations al niet correct worden aangeduid? Wij hebben dat vorige week nog gezien bij de brand in Brussel-Noord. De informatieverstrekking was toen zeer gebrekkig. Men kan zich afvragen of, als men niet eens in de treinen en de stations accurate informatie kan geven, men daar wel in zal slagen via het Windowsplatform en via sms. Tot daar mijn vragen.

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, ma question porte sur le même objet, avec peut-être un angle d'attaque un peu différent. Comment la SNCB parvient-elle à informer ses utilisateurs, notamment en cas de retard ou d'incident? Dans ce cadre, le partenariat annoncé avec Microsoft semble positif, car il pourrait permettre d'informer en temps réel de la situation. Les déclarations de M. Descheemaeker vont dans le sens du souci d'une amélioration de la qualité du service rendu à la clientèle. Sur le principe, je ne peux donc que me réjouir, en tant que "supporter" du train.

Je m'interroge plutôt sur le partenariat avec Microsoft. Selon M. Descheemaeker, cette société est le seul fournisseur détenant la technologie nécessaire et offrant la portée indispensable pour réaliser cet outil d'information en temps réel. Mme la ministre, pouvez-vous me dire sur base de quel cahier des charges a été lancé l'appel d'offres? Quand a-t-il été publié? Combien de sociétés y ont-elles répondu? Quels critères

ont-ils présidé au choix de cette technologie?

Par ailleurs, si ce service constitue réellement un plus pour le service public, il doit être accessible à tous les utilisateurs qui en feraient la demande dès que sera passée la phase de test. S'il est vrai que Windows Live est le service de messagerie le plus utilisé dans notre pays, il n'existe pas moins des alternatives, notamment les logiciels "open source". La SNCB dispose-t-elle de toutes les assurances à ce stade que ce service sera accessible aux navetteurs qui n'utilisent pas Microsoft comme système d'exploitation ou comme messagerie, et qui ont fait le choix de logiciels libres?

08.04 **Minister Inge Vervotte:** Om de kwaliteit van haar service te verhogen, wenst de NMBS haar informatieverstrekking aan de reizigers te verbeteren. Deze informatieverstrekking zal dan ook op verschillende fronten aangepakt worden.

La SNCB consulte actuellement le marché en vue de l'acquisition d'un software spécialisé permettant de traiter et de proposer de manière conviviale son information en temps réel via gsm et envisage également de mettre à disposition de plus en plus d'informations en temps réel via le site web de la SNCB.

Naast dit initiatief kijkt de NMBS natuurlijk ook naar nieuwe mogelijkheden om realtime informatie bij de klant te brengen. Daarom heeft NMBS ook belangstelling om specifieke toepassingen binnen bijvoorbeeld het Windows Live Platform zoals chatten via Windows Live Messenger of e-mail via Windows Live Hotmail te gebruiken als een interface naar de klant toe.

Les services Windows Live sont inclus en standard dans les progiciels Windows et ne doivent pas être achetés séparément par les clients, ce qui constitue un gros avantage. Ils sont également largement diffusés. Actuellement, environ 4,5 millions d'adresses sont accessibles. Outre les services gsm et sms précités, il s'agit donc d'un éventuel canal de communication supplémentaire important.

De mogelijkheden voor treinreizigers zijn talrijk. Ze kunnen bijvoorbeeld een specifiek mailadres aanvragen waarlangs zij gerichte informatie krijgen, zoals bijvoorbeeld bij de verstoring van het treinverkeer, hernieuwing van hun treinkaart en dies meer.

Le projet de la SNCB d'envoyer des informations en temps réel par sms sera d'abord testé à une échelle limitée dans le courant de cet été ou au début de l'automne. En fonction de la qualité de ce test, celui-ci pourra ensuite être étendu à une série d'applications pc, et ce en collaboration avec Microsoft.

La SNCB se chargera elle-même de la liaison entre son information en temps réel et la plate-forme Windows Live. Elle n'a pas acheté ce service à Microsoft. La question de M. Gilkinet concernant le cahier des charges, l'appel d'offres et les candidats intéressés est donc sans objet.

Er worden twee concepten getest, ten eerste een versie waarbij de reiziger een sms-bericht ontvangt in geval van een vertraging. Hiervoor moet de reiziger met andere woorden alleen een sms-bericht kunnen openen. Klanten zullen er ook voor kunnen kiezen om deze informatie per mail te ontvangen. Het andere concept laat toe dat de reiziger zelf een dienstregeling opvraagt per sms en daarbij ook realtime informatie krijgt. De NMBS zal de verschillende concepten uitgebreid testen bij haar klanten om de toepassingen zo relevant en eenvoudig mogelijk te houden.

À l'avenir, la SNCB recherchera bien entendu aussi d'autres possibilités de diffusion de son information et de connexion avec d'autres services de messagerie. De nouveaux moyens de communication pourront également être prévus. Cela ne sera toutefois envisageable que dans la mesure où les premiers projets pilotes se seront avérés concluants.

Quant au coût et aux modalités spécifiques d'utilisation, il n'est pas encore possible actuellement de donner davantage de détails. Ces données devront être définies en collaboration avec les différents partenaires.

PIDAAS heeft betrekking op het verspreiden van realtime informatie in de stations en de stopplaatsen. Het gaat daarbij zowel om de audio- als om de visuele informatie. Dit project loopt onafhankelijk van de andere informatieprojecten maar er zal uiteraard over de coherentie van de informatie tussen de verschillende kanalen worden gewaakt.

Binnenkort wordt de eerste test gestart met het communiceren van realtime informatie over aansluitingen

door treinbegeleiders op de ICA-verbinding tussen Oostende en Eupen. De NMBS is niet op de hoogte van specifieke projecten die Microsoft en Deutsche Bahn hebben ondernomen en kon mij dus ook niet verder informeren over de redenen waarom dit geen succes zou zijn geworden.

Het is inderdaad extreem belangrijk dat de informatie zo precies mogelijk is. Daarom werkt de NMBS nauw samen met Infrabel om de kwaliteit van deze informatie te garanderen. Realtime informatie heeft evenwel de eigenschap dat ze van toepassing is op een realtime situatie die per definitie natuurlijk steeds kan wijzigen. Daar hebben we het al eerder over gehad. Ook de klant moet daarmee rekening gehouden en de informatie dan ook op de juiste manier gebruiken.

De melding van treinen in realtime wordt automatisch geregistreerd of moet manueel worden ingevoerd in functie van de technologie van het seinhuis dat de betrokken installatie beheert. De modernisering en de concentratie van de seinhuizen die momenteel door infrastructuurbeheerder Infrabel worden doorgevoerd hebben als gevolg dat het aantal manuele encodings van meldingen geleidelijk en significant daalt. U weet dat die operatie nog lopende is en dus niet gefinaliseerd is. Dit beperkt geleidelijk het foutenrisico bij de berekening van eventuele vertragingen naarmate er nieuwe seinhuizen in dienst worden gesteld. Dat risico is op heden aanvaardbaar in het kader van het sms-project. De reizigers die van dat systeem gebruikmaken, zullen vooraf worden geïnformeerd over het bestaan van deze eventueel mogelijke kleine foutenmarge omwille van die operatie die nog lopende is.

08.05 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het concrete antwoord. Ik leer daaruit dat het pilootproject in de herfst vorm zal krijgen en dat u daarvoor nu de contouren vastlegt. Ik wil ook benadrukken dat we eerst aan de basisinfo, die nu op de cruciale momenten in de stations ontbreekt, zullen moeten werken. Anders zullen ook de vernuftige afgeleiden daarvan niet ten volle werken. Daarom zullen we in de komende maanden eerst op die basisinfo de volle klemtoon moeten leggen.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik wil mij daarbij aansluiten. Bedankt voor het uitgebreide antwoord. Na de negatieve antwoorden die ik tijdens de vorige legislatuur heb gekregen, ben ik vooral erg blij dat we nu een perspectief krijgen op zo'n dienstverlening, die met de huidige technologie toch vrij efficiënt moet kunnen werken.

08.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, au vu de vos réponses, il semble que la SNCB ait compris l'enjeu d'une bonne information des utilisateurs et qu'elle cherche les meilleures solutions à cet égard. Comme cela a été dit, il convient de travailler à tous les niveaux: aussi bien dans les gares qu'au moyen d'internet.

Cependant, j'ai entendu des propos quelque peu contradictoires au sujet du mode opératoire. Vous avez ainsi dit que la SNCB consultait actuellement le marché et que vous alliez travailler avec Microsoft, mais sans rien acheter. Cela signifie-t-il que Microsoft offre sa technologie? Pourriez-vous me préciser ce point?

Ensuite, vous avez expliqué qu'après la période de tests, vous envisageriez l'accès à d'autres sortes de logiciels. Or, selon moi, il faut envisager dès le départ l'accès aux gens qui recourent à d'autres logiciels que ceux offerts par Microsoft, même s'ils sont notoirement minoritaires. Je ne vois pas pourquoi ces utilisateurs devraient être privés d'informations sur d'éventuels retards ou incidents ferroviaires.

En guise de question complémentaire, pourriez-vous me préciser la nature du partenariat avec Microsoft? En effet, vous avez dit qu'aucun marché public n'avait été prévu.

08.08 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Gilkinet, le marché concerne la délivrance de l'information en temps réel via des sms. Pour l'autre aspect de la question, il s'agit d'un service qui existe déjà chez Microsoft. Un appel d'offres n'est donc pas nécessaire. Ma réponse n'a pas été bien traduite.

08.09 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, je vous remercie de cette précision.

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

09 Questions jointes de

- M. Georges Gilkinet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le transfert par Belgacom de ses clients à tarif social" (n° 5052)

- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la demande de l'entreprise publique Belgacom de transférer ses clients bénéficiant d'un tarif social à l'opérateur privé Base" (n° 5229)

- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique tarifaire de Belgacom" (n° 5271)

- M. Christian Brotcorne à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tarif social de Belgacom" (n° 5272)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de overdracht door Belgacom van haar klanten met een sociaal tarief" (nr. 5052)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het verzoek van het overheidsbedrijf Belgacom om zijn klanten met een sociaal tarief aan de particuliere operator Base over te dragen" (nr. 5229)

- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tariefbeleid van Belgacom" (nr. 5271)

- de heer Christian Brotcorne aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het sociaal tarief van Belgacom" (nr. 5272)

09.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, selon des informations parues ce 29 avril dans la presse, Belgacom serait en contact depuis plusieurs mois avec d'autres opérateurs de téléphonie pour leur transférer ses clients bénéficiant d'un tarif social en raison de la charge financière que représenterait ce type de clients. C'est plutôt une information étonnante puisqu'on peut attendre de l'entreprise publique qu'elle assure ce service.

Madame la ministre, pouvez-vous confirmer cette information? Dans l'affirmative, estimez-vous qu'une telle démarche est acceptable de la part d'une entreprise publique? N'est-elle pas incompatible avec le principe du service universel? Ne convient-il pas dans ce cas qu'un opérateur public montre l'exemple, notamment en étant ouvert aux usagers qui ont moins de ressources financières?

S'il devait se concrétiser, quelle forme pourrait prendre ce transfert? Serait-il monnayé? De quelle façon le droit des utilisateurs à conserver un tarif social serait-il garanti?

09.02 **Christian Brotcorne** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, ma question va dans le même sens et concerne la problématique des tarifs réduits pour raisons sociales ou humanitaires. On annonce un transfert éventuel de certains utilisateurs bénéficiant de ces tarifs sociaux vers d'autres opérateurs.

Madame la ministre, comment faut-il interpréter cette nouvelle donne? A-t-on des éléments chiffrés? Combien de clients jugés non rentables par les uns le deviennent-ils subitement pour les autres?

Dans un marché libre comme le nôtre, la Commission européenne soutient la théorie qui veut que les opérateurs en concurrence soumis aux mêmes contraintes doivent converger en termes de coût et de prix. Comment peut-on justifier ce transfert vers d'autres opérateurs? La structure de coût de Belgacom est-elle à ce point différente de celle de ses concurrents?

Le fait d'envisager ce transfert de clients vers Base, qui est essentiellement un opérateur mobile, signifie-t-il que ces clients devront abandonner la ligne fixe au bénéfice d'un portable, dont on sait qu'il est souvent plus onéreux et sans compter les problèmes de santé qu'il peut engendrer? La littérature est abondante à ce sujet.

Combien de personnes seraient-elles concernées par ce tarif social? A-t-on une idée de leur âge, du type de difficultés auxquelles elles doivent faire face?

Belgacom a-t-il publié des chiffres fiables sur la charge financière que cela représente?

J'aborde maintenant une autre question qui concerne de manière plus générale la politique tarifaire de Belgacom. Alors que des concurrents comme Base ou Télé2 ont annoncé une baisse de tarifs qui prendrait effet le 1^{er} juillet prochain, il semble que Belgacom ait plutôt prévu d'augmenter ses tarifs à la même date. Les deux opérateurs cités s'interrogent sur cette hausse et ont déclaré que les prix payés pour le trafic vers l'étranger, par exemple, ne font que descendre.

Madame la ministre, en fonction du contrat de gestion qui lie l'État avec l'opérateur historique, celui-ci doit-il justifier ses augmentations de prix ou a-t-il toute liberté d'agir? Des limites sont-elles fixées? Si oui, lesquelles?

Avez-vous des informations de Belgacom qui justifieraient ces hausses de prix?

Alors que d'autres opérateurs annoncent des diminutions de prix, peut-on considérer que le marché des télécoms en Belgique, même libéralisé, est à ce point efficace et transparent qu'il n'entraîne pas les bénéfices escomptés de la libéralisation?

Ou au contraire peut-on voir dans cette distorsion la preuve que Belgacom tire toujours un avantage, notamment tarifaire, de sa position d'opérateur historique? De manière générale, la complexité actuelle des tarifs parfois chez le même opérateur et entre les divers opérateurs ne constitue-t-elle pas à vos yeux un frein à la libre concurrence? On pourrait se demander s'il n'appartient pas aux pouvoirs publics d'imposer aux opérateurs un minimum de services, standardisés peut-être mais qui correspondraient aux besoins de base de la majorité des utilisateurs? Quel est votre avis sur la question?

09.03 Inge Vervotte, ministre: Je répondrai d'abord à M. Gilkinet que cette initiative n'émane pas de Belgacom mais d'un autre opérateur; Base a pris l'initiative de proposer à Belgacom la reprise de sa clientèle sociale. En retour, l'entreprise prendrait éventuellement en considération une dispense pour Belgacom au niveau du financement des coûts encourus par Base pour les réductions accordées par Base aux abonnés sociaux. Il est à noter que Base s'exprime de manière très prudente au sujet d'une éventuelle dispense de la contribution de Belgacom. On ne peut donc conclure de cette proposition que Base n'encourrait pas de coûts.

En réponse à cette requête et en raison du caractère sensible de cette problématique, Belgacom a demandé à cet opérateur de signer un accord de confidentialité préalablement aux discussions. Un projet d'accord de confidentialité a été transmis par l'opérateur. Avant que Belgacom n'ait eu l'opportunité de le signer, l'opérateur en question a fait des déclarations publiques. À la suite de cette démarche, Belgacom a décidé de mettre fin aux discussions.

Belgacom n'a pas refusé d'entamer une discussion sur ce dossier puisqu'elle désirait connaître les motivations de la proposition de Base. En effet, l'offre ainsi que le financement des tarifs sociaux font l'objet d'un ensemble de règles légales précises. Ainsi, il est difficilement envisageable que la clientèle sociale soit transférée d'un opérateur à un autre et d'un service à l'autre. C'est le contraire de ce qui était envisagé par le législateur en 2005, à savoir d'accorder au client social la liberté d'encaisser sa réduction auprès de l'opérateur de son choix.

Par ailleurs, la proposition de Base à Belgacom ne tient pas compte du rôle et des responsabilités des autres opérateurs sur le marché. Nombre d'entre eux offrent déjà le tarif social et tous sont sur un pied d'égalité quant à leurs obligations de contribuer au financement.

Au sujet de votre deuxième, votre troisième et votre quatrième question, il faut noter que la structure des coûts de Base m'est inconnue. Selon les informations que j'ai reçues de Belgacom, Base n'exclut pas explicitement de demander des compensations pour la fourniture d'un tarif social aux clients qui seraient transférés de chez Belgacom.

Quant à savoir si les clients devraient, dans cette hypothèse, abandonner leur ligne fixe, Base n'a jamais précisé de quelle manière il fournirait le tarif social aux clients concernés. Seul l'IBPT dispose de l'information au sujet du nombre d'ayants droit au tarif social.

Enfin, l'IBPT effectue le calcul de la charge financière pour le Fonds Service universel.

Depuis 1998, les obligations de Belgacom en matière de tarifs ne sont plus définies dans le contrat de gestion. Elles sont actuellement contenues dans la loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques et dans les décisions d'analyses de marché prises par l'IBPT.

Belgacom est soumise à une obligation de tarifs abordables en vertu de ses obligations de service universel. Cette obligation prend la forme d'un plafond tarifaire défini dans la loi du 13 juin 2005. En parallèle, elle est

soumise à certaines obligations en matière de tarifs de détail stipulés dans les analyses de marché de l'IBPT. Belgacom m'affirme qu'elle se conforme à ses obligations.

Les dispositions légales belges sont des transpositions en droit belge de textes européens.

Le 1^{er} juillet 2008, Belgacom procédera effectivement à une indexation des tarifs applicables aux communications et abonnements téléphoniques. Pour l'abonnement, l'augmentation sera de 2,9%; pour les tarifs nationaux de 3% et pour les tarifs internationaux de 2%. Les tarifs de l'ADSL et de Belgacom TV ne seront pas modifiés. Le tarif des communications en heures creuses reste inchangé pour les clients qui appellent avec Happy Time. Ils continueront donc à appeler gratuitement entre 17 heures et 8 heures ainsi que pendant le week-end. L'adaptation tarifaire du 1^{er} juillet entraînera une augmentation moyenne de la facture de moins de 3%, ce qui est nettement inférieur à l'inflation enregistrée depuis l'indexation précédente en janvier 2007, ce qui correspond à 4,52% depuis le 1^{er} janvier 2007. À noter que Belgacom a récemment diminué les tarifs applicables vers les mobiles ainsi que vers Telenet et Versatel pour répercuter les coûts d'interconnexion.

Je souligne également qu'au cours des dernières années, Belgacom a développé des plans tarifaires très intéressants et largement accessibles qui permettent d'appeler gratuitement durant les heures creuses. Je citerai notamment le plan Happy Time ou le plan récemment lancé Together, qui permet d'appeler gratuitement les autres numéros fixes et les numéros de Proximus, Mobistar et Base les week-ends. Par communication vers les numéros mobiles en semaine, les clients paient un montant fixe (80 cents pour Proximus, 83,6 cents pour Mobistar et 89,7 cents pour Base). Ces montants restent inchangés au 1^{er} juillet.

En ce qui concerne le fonctionnement du marché des télécommunications, je constate que la libéralisation du secteur a apporté au client un choix plus vaste entre les opérateurs, une diversité de services et une diminution des prix.

De plus, du fait de sa position de fournisseur du service universel et d'opérateur déclaré puissant par l'IBPT sur un grand nombre de marchés, Belgacom est une entreprise très régulée et soumise à de nombreuses obligations pour ses services de gros et de détail.

La multiplicité des tarifs ne constitue pas, selon moi, un frein à la libre concurrence. Comme dans tout le secteur économique, la concurrence - c'est un de ses buts premiers - amène davantage d'offres et de liberté de choix au client. Les opérateurs doivent être libres de définir leurs offres et tarifs afin de répondre aux besoins spécifiques des utilisateurs en fonction de leurs aptitudes particulières et de leur profil d'utilisateur.

Je souhaite également souligner que les clients peuvent s'adresser au service à la clientèle de Belgacom pour connaître le plan tarifaire qui lui convient le mieux.

Pour les questions qui suivent, je vous renvoie au collègue Vincent Van Quickenborne, qui est responsable en la matière.

09.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Madame la ministre, j'entends que des négociations ont effectivement eu lieu, à l'instigation de l'opérateur privé Base. Aujourd'hui, elles ont été rompues, dès lors que Base n'a pas respecté la demande de confidentialité de Belgacom.

Je m'étonne du fait que Belgacom ait accepté de discuter du transfert de ses abonnés à tarif social vers Base. Peut-être était-ce un piège commercial de la part de la société privée et que nous nous trouvons dans un jeu médiatique. Néanmoins, une entreprise publique doit avoir une éthique. Si j'avais été à la place du responsable de Belgacom qui a été contacté, j'aurais refusé tout de suite, afin de respecter les obligations vis-à-vis des abonnés à tarif social. Le fait d'avoir laissé planer le doute constitue pour moi une erreur et un mauvais signal de la part de Belgacom.

09.05 Christian Brotcorne (cdH): Madame la ministre, en ce qui concerne les tarifs sociaux, vous avez indiqué dans votre réponse pourquoi Belgacom avait donné suite. Il s'agissait de l'espérance commerciale de connaître le plan tarifaire de ses concurrents. L'opération engagée par Base était probablement une opération marketing et commerciale, afin de faire croire à l'opinion publique et aux personnes précarisées que chez Base les tarifs étaient plus abordables. J'espère que cela n'aura pas de conséquences dramatiques pour ces personnes précarisées.

En ce qui concerne la politique tarifaire globale de Belgacom, j'ai enregistré la réponse très complète que vous m'avez fournie. Je ne manquerai pas de l'examiner. Je retiens également que vous me renvoyez pour les deux dernières questions à M. Van Quickenborne. Je ne manquerai pas de l'interpeller à ce sujet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'insécurité croissante dans la gare de Braine-le-Comte" (n° 4662)

- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le manque d'effectifs de la police fédérale pour assurer la sécurité des gares" (n° 4777)

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique des gares fermées comme réponse à l'insécurité" (n° 4845)

- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les mesures contre la violence dans les trains" (n° 4906)

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de toenemende onveiligheid in het station van 's Gravenbrakel" (nr. 4662)

- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tekort aan personeel bij de federale politie om de veiligheid in de stations te verzekeren" (nr. 4777)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het beleid van de gesloten stations als reactie op de onveiligheid" (nr. 4845)

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de maatregelen tegen het geweld in de trein" (nr. 4906)

10.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, j'ignore comment vous êtes venue ce matin. Personnellement, j'ai éprouvé de nombreuses difficultés. J'interrogerai d'ailleurs le ministre Magette à propos du CO₂ que cette grève des trains a généré. Je pense que d'autres formes de grève sont possibles. Pour moi, la plus sympathique serait la gratuité de ces transports pour tous ou, mieux encore, de bloquer le revenu des managers pendant un mois. Cela les sensibiliserait davantage que la grève, car je suppose qu'ils n'empruntent pas le train pour se rendre sur leur lieu de travail!

Madame la ministre, en ce qui concerne l'insécurité croissante dans la gare de Braine-le-Comte, je vous interpelle à nouveau au sujet de l'installation des caméras de surveillance. En effet, j'ai déposé cette question le 15 avril dernier et je vous sais gré d'avoir entendu ma demande pressante en vue d'accélérer l'installation de ces dernières, puisque la SNCB s'est engagée à en anticiper la pose.

Toutefois, des éléments nouveaux m'obligent à vous solliciter à nouveau. Notre ville de Braine-le-Comte a installé des caméras sur son territoire ramenant ainsi la tranquillité dans ses rues. Hélas, cela a accentué le problème dans les locaux de la gare. Des bandes plus nombreuses y sont désormais à demeure, dégradant les lieux (bris de glaces) et le matériel (automotrices), agressant le personnel qui m'en parle chaque matin, narguant celui-ci quand ils ne le couvrent pas d'injures ou de menaces.

La situation est à un point tel que la police invite les agents de la SNCB à éviter de répondre aux provocations de ces jeunes. Ces agents exercent leur mission au risque de voir leur véhicule vandalisé et ils en arrivent à stationner leur véhicule sur le quai n° 1 afin de le protéger; leurs familles sont menacées, quand ils ne sont pas eux-mêmes violentés et tout cela pénalise aussi la clientèle.

Aussi, madame la ministre, pour compléter ma question relative à l'insécurité du matériel et des locaux de la SNCB, dont je vous avais déjà parlé à propos de la vidange des extincteurs dans les automotrices, je vous demanderai d'œuvrer à une mise en service dans les plus brefs délais des caméras de surveillance tant en gare de Braine-le-Comte que de Soignies et de La Louvière afin de permettre à cette ligne de chemin de fer, ses professionnels et ses usagers de retrouver la sécurité à laquelle ils ont droit.

J'aimerais obtenir des dates précises afin de rassurer les populations concernées et organiser le travail en conséquence du moins dans la zone de police de la Haute-Senne dont je suis le président.

10.02 Camille Dieu (PS): Madame la ministre, j'aimerais vous interroger sur le même sujet, mais à partir de décisions prises par la police fédérale.

La presse relate le manque récurrent d'effectifs de la police fédérale déployés dans nos gares, afin d'assurer la sécurité des usagers.

Aujourd'hui, je crois que sept équipes, composées de deux agents, sillonnent l'ensemble du réseau: 69 stations, plus toutes les grandes gares et lignes ferroviaires. La criminalité a augmenté, mais pas le nombre d'équipes.

Dans les faits, la quantité de patrouilles sur le terrain est souvent inférieure à l'effectif annoncé. Jusqu'en janvier 2008, la police palliait ce problème en permettant aux agents des gares et des métros de dépasser leur quota d'heures supplémentaires. Aujourd'hui, une note en date du 7 avril dernier de M. Olivier Libois, directeur général administratif de la police, invite les agents à ne plus prester d'heures supplémentaires. Par ailleurs, il rappelle dans cette note les difficultés budgétaires de l'année en cours.

M. De Paepe, directeur du plan zonal de sécurité, a relayé les mêmes instructions. Nous pouvons craindre à l'avenir que la sécurité soit moins bien garantie qu'auparavant.

La SNCB est certainement informée de cette décision prise par la police des chemins de fer. Des contacts ont-ils été établis entre ces services?

La SNCB est-elle capable, par l'entremise de Securail, de pallier les insuffisances en termes de sécurité sur le rail belge et dans les infrastructures ferroviaires?

10.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, ma question sur les problèmes d'insécurité dans les gares date du 23 avril. Je sais que nous partageons ce souci, ne serait-ce qu'en relisant votre note de politique générale.

En conversant avec des agents de Securail, j'ai appris que, le vendredi 18 avril, à 17 heures, un accompagnateur de train avait été agressé au couteau par un jeune de Braine-le-Comte. Par la même occasion, j'ai appris que, trois jours après, en gare de Tubize, un accompagnateur avait été agressé par une trentaine de jeunes.

Madame la ministre, avez-vous été informée de ces faits graves? Devant une telle dérive, ne pensez-vous pas que la notion de gare fermée, telle que seuls les usagers titulaires de titres de transport peuvent accéder à la gare, constituerait la réponse appropriée pour réduire considérablement le danger qui plane sur les voyageurs et le personnel de la SNCB?

D'ailleurs, la police, se retranchant derrière le fait qu'une gare est un espace privé appartenant à la SNCB, décline toute compétence pour intervenir dans les gares. Je tiens à préciser que j'ai interpellé le ministre de l'Intérieur à ce sujet. Il m'a précisé que, bien au contraire, le personnel de la police était également compétent pour se rendre dans les gares. Je l'ai rappelé à mon chef de zone.

10.04 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le projet Malaga, destiné à installer des caméras dans 51 gares du réseau ferroviaire, prévoit qu'elles soient disposées dans les gares suivantes. À Braine-le-Comte, la mise en service est programmée pour juillet 2008.

À Soignies, la mise en service des caméras est prévue pour le mois de novembre 2008. La gare de La Louvière n'est pas reprise dans les 51 gares du projet Malaga. En ce qui concerne la gare de Tubize, Corporate Security Service va examiner l'opportunité de mettre en place des caméras durant la deuxième phase du projet Malaga.

Nous sommes d'avis que les mesures conjointes et les efforts de la ville de Braine-le-Comte et les synergies avec la SNCB Holding pourront remédier à ces problèmes. Une convention est d'ailleurs en cours d'élaboration entre les autorités locales et les services de sécurité de la SNCB Holding. Le groupe SNCB a conclu un protocole d'accord avec la police fédérale reprenant les principes de la collaboration entre les services de sécurité Securail et la police des chemins de fer, services policiers présents dans les chemins de fer et les métros bruxellois.

Le groupe SNCB n'a aucune vue globale sur le nombre des heures prestées dans les infrastructures ferroviaires et n'a pas non plus été averti de la décision relative à la prestation des heures supplémentaires

par les policiers de la SPC. Je suis actuellement en discussion avec mon collègue, M. Dewael, à ce sujet. De même, il est essentiel que la SPC soit en mesure de répondre aux demandes d'intervention policière émises par le personnel du groupe SNCB dans le cadre de la circulaire ministérielle du ministre de l'Intérieur d'avril 2002, répartissant les compétences entre les services de police. Securail met déjà tout en œuvre afin d'assurer une couverture optimale du réseau et de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des limites de ses possibilités légales et de ses capacités humaines.

Le phénomène des agressions dans les gares et les trains est en effet une de mes préoccupations mais également un souci constant du groupe SNCB. Cela a encore été rappelé lors du Security Day organisé par la SNCB Holding, le 23 avril dernier, auquel j'ai participé. Je peux vous assurer que le groupe SNCB consent déjà de nombreux efforts aux problèmes des agressions. C'est dans ce cadre que le groupe a mis au point un masterplan anti-agression reprenant 44 mesures à mettre en place à différents niveaux de la chaîne de sécurité.

Par rapport à votre proposition de fermer les gares, je souhaiterais émettre quelques objections. Tout d'abord, les gares sont de plus en plus amenées à devenir des espaces de vie dépassant les besoins liés au transport. De nombreux commerces s'y installent et il ne peut être envisagé de ne réserver leur accès qu'aux personnes en ordre de titre de transport. De plus, l'infrastructure du réseau ferroviaire est telle qu'il serait techniquement impossible de fermer tous les accès des gares belges et des quais.

Par contre, un arrêté royal du 20 décembre 2007 prévoit bien l'obligation pour les personnes se trouvant dans les trains et sur les quais d'être en ordre de titre de transport. Si elles se trouvent sur les quais, elles doivent au moins être en mesure de justifier leur présence en ces lieux. Je ne dis pas qu'un contrôle systématique des usagers sera organisé et encore moins un filtrage de toutes les entrées aux quais mais l'arrêté royal permettra au personnel de la SNCB de pouvoir contrôler plus efficacement les personnes présentes sur les quais.

À cet égard, de nombreuses synergies existent déjà entre les différents partenaires et ne feront que se renforcer et se développer à l'avenir. Il n'est pas question, comme vous y faites allusion, que la police se retranche derrière le fait que la gare serait un espace privé. Non seulement la gare est un lieu public mais, de plus, la criminalité existante sur le territoire d'une commune ne s'arrête pas aux portes de cette gare.

En outre, des groupes de travail comprenant des représentants de Securail, de la police fédérale des chemins de fer et de la police locale sont constitués. Les incidents dont vous faites mention dans votre question seront évoqués lors d'une prochaine réunion d'évaluation de la sécurité des gares de Tubize, Soignies et Braine-le-Comte où des représentants de la police fédérale, des zones de police Haute-Senne et des zones Est-Brabant wallon, de Securail, d'Infrabel et de la SNCB seront présents. Cette réunion permettra d'analyser les incidents et de proposer de nouvelles actions entre les services respectifs.

10.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour les nouvelles relatives aux gares de Braine-le-Comte et Soignies, même de Tubize parce que j'imagine que ce sera à partir de 2009. Je regrette seulement que, pour La Louvière, ce ne soit pas le cas. Mon collègue Olivier aura l'occasion ultérieurement de vous interpellier à ce sujet en ma compagnie.

Pour la problématique de l'arrêté royal du 20 novembre 2007, relatif aux quais et trains où un titre de transport est requis, il est important de le rappeler. Le problème c'est que le personnel de la SNCB lui-même craint certains groupes et hésite à contrôler.

Les agents de Securail eux-mêmes ont-ils le droit de faire vérifier si les gens disposent d'un titre de transport sur les quais? Si c'est le cas, cette instruction devrait être rappelée aux agents de Securail.

Un compliment à votre adresse, madame la ministre: manifestement, au moins sur notre ligne Bruxelles-Mons, les agents de Securail sont nettement plus présents. Cette intensification de leur présence apporte une amélioration au sentiment de sécurité dans les trains et les gares.

*Président: François Bellot.
Voorzitter: François Bellot.*

10.06 Camille Dieu (PS): Madame la ministre, merci pour votre réponse. Il est un peu désolant de constater qu'une décision prise par la police fédérale n'est pas répercutée auprès de la SNCB. Vous-même

dites être en discussion avec M. Dewael à ce propos. J'espère que vous parviendrez à vous entendre et à établir une bonne répartition des compétences entre tous.

Vous dites que Securail fait tout son possible. C'est évident du point de vue de ses compétences légales et de ses capacités humaines.

Le problème se pose en termes de capacités humaines!

10.07 Inge Vervotte, ministre: Je ne suis pas d'accord avec vous.

On a pris une décision au sein du gouvernement d'augmenter le budget d'un montant de 10 millions d'euros. C'est un budget énorme! Il sera utilisé spécifiquement pour des équipes, comme par exemple Securail et pour des conseillers en prévention. Il y a donc un renforcement des équipes de sécurité.

C'est une décision importante du gouvernement.

10.08 Camille Dieu (PS): Je ne peux que m'en réjouir.

Vous avez raison de dire que la gare est un lieu public. En ce qui concerne les billets dont on doit être muni pour avoir accès aux quais, c'était déjà vrai il y a un grand nombre d'années. Mais quand il y a beaucoup d'entrées différentes, il n'est pas toujours possible d'interpeller tout le monde.

Je suis par ailleurs contente de voir que ceci va se faire et que vous êtes en pourparlers avec M. Dewael pour répartir les compétences entre tout un chacun.

10.09 Inge Vervotte, ministre: J'ai encore un élément de réponse pour M. Flahaux.

Je vais vérifier si les agents de Securail peuvent contrôler sur les quais car je n'en suis pas certaine.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de vente de la ligne ferroviaire 106" (n° 4667)

11 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de geplande verkoop van de spoorlijn 106" (nr. 4667)

11.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, la ligne 106, ancienne ligne de chemin de fer, qui reliait Écaussines-Carières à Clabecq, qui fait partie du territoire de Tubize, en passant par Écaussines-Nord, Henripont, Ronquières, Fauquez, Oisquercq, semble faire l'objet d'un projet de vente par Infrabel.

Cette ligne, qui traverse une grande partie des territoires de Braine-le-Comte à Écaussines, a une valeur paysagère avérée. C'est la vallée de la Sennette. Nous sommes donc inquiets du devenir de cette dernière. Des habitants de ces communes souhaitent que ce tronçon de voie soit préservé et mis en valeur. Ils ont d'ailleurs mis sur le net une pétition en ce sens.

Madame la ministre, est-il envisageable que cette partie de voie ferrée soit cédée aux communes à des fins d'aménagement en pré-RAVeL?

11.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la ligne 106 fait partie des lignes convoitées par le MET pour la réalisation de son réseau RAVeL. Par conséquent, si le MET accepte de reprendre cette ligne dans le cadre d'un pré-RAVeL, la SNCB Holding réalisera les plans nécessaires à la remise de certaines lignes. Dans le cas contraire, un contrat d'occupation pour pistes cavalières ou pédestres peut être octroyé aux communes.

11.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, c'est impeccable et correspond exactement à ce que je souhaitais. Effectivement, je vous confirme que nous sommes demandeurs si la Région wallonne ne reprend pas cette ligne. Les communes concernées seront tout à fait intéressées.

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

12 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le projet de désengorgement de la gare de Bruxelles-Central" (n° 4847)

12 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de plannen om het station Brussel-Centraal te ontlasten" (nr. 4847)

12.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous interpelle régulièrement sur les retards récurrents des trains. Hier encore, j'ai pu constater que, souvent, les trains sont contraints à un retard du fait d'une arrivée très rapprochée de ces derniers en gare de Bruxelles-Central. Ainsi, le train en direction de Quiévrain, que je devais prendre, a-t-il été obligé de différer son arrivée pour permettre aux deux trains qui le précédaient sur le même quai d'arriver en gare.

Cela souligne bien le fait que, face à l'augmentation de l'offre de service de la SNCB, si les gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord ont une quantité de quais à disposition satisfaisante, la gare de Bruxelles-Central, avec ses six quais, fait office de goulet d'étranglement du trafic.

Aussi, madame la ministre, devant cette situation, un projet d'augmentation du nombre de quais en gare de Bruxelles-Central a-t-il été initié? Si oui, des études de faisabilité et d'impact ont-elles abouti? À quelle échéance, la mise à disposition de nouveaux quais en gare de Bruxelles-Central est-elle prévue dans un souci de fluidification du trafic?

12.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur Flahaux, la jonction Nord-Midi de Bruxelles est située au cœur du réseau ferroviaire belge. Elle se trouve dans un environnement très urbanisé et forme aujourd'hui un des goulets d'étranglement du réseau. Conscient de la problématique, Infrabel a déjà pris des mesures pour utiliser la capacité disponible, mais plus efficacement de façon à limiter les impacts négatifs sur la ponctualité.

Je vous cite quelques exemples de ce qui a été entrepris ou est en cours de réalisation pour le trafic dans la jonction: la surveillance accrue du débarquement et de l'embarquement des voyageurs afin de limiter le temps d'arrêt dans la jonction, adaptation du service de certains trains en fonction de leur taux d'occupation en collaboration avec la SNCB, coupure de certaines relations et projet d'adaptation des grilles d'entrée et de sortie de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi afin de mieux utiliser les trois pertuis de la jonction. Dès à présent, Infrabel réfléchit aux opportunités de nouvelles infrastructures nécessaires à Bruxelles à l'horizon 2025. Cette réflexion porte notamment sur la capacité de la jonction Nord-Midi.

12.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, votre réponse me satisfait amplement. Il s'agit effectivement d'un dossier d'avenir. Pour l'instant, après les problèmes de TGV, celui du RER constitue un gros investissement, mais à terme, on n'échappera pas à une solution. Je me rends compte que la zone étant extrêmement urbanisée, les coûts pour solutionner le problème seront conséquents. Notez que, eu égard à Paris, nous sommes déjà en bien meilleure situation! Car une jonction Nord-Midi à Paris, il en est question depuis longtemps sans que le dossier n'avance! Ici, au moins, elle existe, mais elle est trop étroite!

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

13 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les créations de parkings pour les navetteurs en gare de Braine-le-Comte" (n° 4848)

13 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het aanleggen van parkings voor pendelaars aan het station van 's Gravenbrakel" (nr. 4848)

Le président: Je crois qu'autour de la gare de Braine-le-Comte, il y a un peu plus d'espace qu'autour de la gare Centrale.

13.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, madame la ministre, comme je vous l'ai déjà signalé lors de précédentes questions, la situation des navetteurs qui viennent prendre le train en gare de

Braine-le-Comte devient de plus en plus difficile du fait d'un manque chronique mais aussi croissant de places de stationnement à proximité de la gare, sauf aujourd'hui évidemment où l'on était comme un dimanche.

Cela rend d'ailleurs par là même la situation des habitants de la ville très compliquée, les stationnements en centre-ville étant de ce fait occupés par des véhicules de navetteurs.

Le groupe SNCB a introduit une demande de permis d'urbanisme visant à créer notamment un parking de 400 places à l'arrière de la gare avec prolongation en parallèle du tunnel sous voies pour les piétons navetteurs. Cependant, ce permis a été refusé par le fonctionnaire délégué de l'Urbanisme de la Région wallonne, M. Stokis, à Charleroi, pour deux raisons qui nous semblent fondées.

La première, c'est que les accès aux nouveaux parkings vers les voiries communales n'ont pas du tout été étudiées dans le projet et proposés dans la demande de permis d'urbanisme.

La deuxième, c'est que le nombre de places de parking sollicité (400 places: en fait 388 places plus 12 places pour handicapés) est totalement insuffisant en regard des besoins actuels mais aussi futurs. Rappelons que Braine-le-Comte est la gare terminale d'une des huit lignes du RER bruxellois. Et surtout lorsque l'on compare avec les projets de parking à Nivelles, Ottignies, etc.

Le bureau d'études TRANSITEC qui réalise actuellement le plan de mobilité de Braine-le-Comte, avec l'aide de la Région wallonne, dénonce aussi ce fait et considère, tout comme la ville et le fonctionnaire délégué de l'Urbanisme de la Région wallonne, qu'il conviendrait de prévoir au moins 1.200 places dans un parking comprenant deux niveaux en sous-sol. Si cela pose un problème financier à la SNCB de réaliser un tel parking pour ses propres clients, il est alors possible peut-être de mettre cet espace à disposition de la ville ou d'une société privée, afin qu'un tel parking – payant mais bon marché – puisse être mis en place.

Aussi, madame la ministre, pourriez-vous me dire quand les terrains situés derrière la gare de Braine-le-Comte pourraient, dans ce cas, être mis à disposition à des fins de réalisation dudit parking?

Vous voyez que je ne me contente pas de me lamenter et que je propose des solutions. Je pense qu'il s'agit de l'intérêt de la ville, parce qu'on est congestionné, et l'intérêt de la SNCB parce que plus il y aura de possibilités de parking pour les navetteurs, plus les gens prendront le train.

M. Gilkinet me parle du TEC mais on sait à quel point le TEC est inefficace, incompetent et manque de moyens. On a écrit depuis des années pour avoir des mini-bus et le TEC ne nous répond même pas. C'est vous dire à quel point ils sont incompetents.

Le **président**: Le débat sur les TEC est à porter au Parlement wallon.

13.02 Inge Vervotte, ministre: Monsieur le président, le permis d'urbanisme côté voies accessoires a bien été refusé pour des raisons d'accessibilité et non de capacité insuffisante.

Comme cela vous a été signalé lors de la commission de l'Infrastructure du 25 février dernier, l'aménagement de ce nouveau parking de 350 places devrait permettre à la clientèle de la gare de Braine-le-Comte de disposer d'environ 700 places de parking aux abords immédiats de la gare.

Afin de trouver une solution à ce dossier, une réunion entre tous les intervenants (SNCB Holding, commune, MET, Infrabel, etc.) sera prochainement organisée sur l'initiative de la direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine. Si la ville souhaite créer un parking à d'autres fins que pour les besoins de la gare (suppression des parkings côté ville, projets immobiliers, etc.), un partenariat est toujours possible, tenant compte toutefois du fait que ces parkings ne pourront être financés par la SNCB Holding et que les terrains ne pourront être mis gratuitement à disposition. La commune est invitée à prendre contact avec la direction Patrimoine de la SNCB Holding, afin de s'informer sur les possibilités d'achat de terrains à Braine-le-Comte. Si vous le souhaitez, je peux vous communiquer l'adresse.

13.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Vous voyez que nous essayons d'apporter notre contribution. Nous étions d'ailleurs demandeurs pour que cette réunion que vous évoquez auprès de la direction de l'Urbanisme de la Région wallonne puisse avoir lieu. Néanmoins, à cause de problèmes d'encombrement du centre-ville, nous comptons mettre en place une politique de stationnement

payant. Les navetteurs en seront évidemment les premières victimes car, actuellement, ils stationnent toute la journée aussi dans les rues commerçantes de Braine-le-Comte. Cela provoque évidemment les levées de boucliers des riverains et commerçants. Pour rester positifs, nous voulons apporter des solutions et créer de nouveaux parkings, avant de mettre en place ce stationnement payant dans le centre ville.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de werkdruk bij De Post" (nr. 4918)

14 Question de M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la charge de travail à La Poste" (n° 4918)

14.01 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben het in een vorige vraag al even gehad over de actie "Alstublieft postbode". U hebt toen gezegd dat het steeds dalend aantal postbodes vooral te maken heeft met minder volumes en de verbetering van de werkmethodes, maar ook met het ter beschikking stellen van handzamer materiaal.

Uit gesprekken met postbodes en postmeesters blijkt echter dat de druk op de werkvloer enorm vergroot is. Postbedienden doen overuren. Postmeesters moeten de postmannen helpen om alles rond te krijgen. De kantoren zijn op zoek naar nieuw personeel, omdat mensen die aangeworven worden blijkbaar vrij snel ook weer vertrekken. De nieuwe krachten moeten daardoor aan een tempo werken van vaak tien uur per dag, waardoor er voor de sociale rol – ik weet dat u die zeer genegen bent – geen plaats meer is.

Bent u op de hoogte van dat probleem op de werkvloer? Vooral de rotatie van de nieuwe krachten vormt een probleem. U hebt gezegd dat de volumes verminderen. Kan dat cijfermatig bewezen worden? In welke mate werd er in de voorbije jaren effectief een volumevermindering vastgesteld? Ik wil u uitnodigen om op het terrein eens te gaan luisteren. Ik heb een aantal voorbeelden van postmeesters die hun hart eens willen uitstorten. Misschien zou dat via een direct contact georganiseerd kunnen worden.

14.02 Minister Inge Vervotte: Ik sta zeker open voor die uitnodiging. Ik ga graag in dialoog met de mensen, omdat het belangrijk is, om een goed beleid te kunnen voeren, te weten welke de knelpunten zijn.

Het werkritme bij De Post is de voorbije jaren inderdaad verhoogd. Ik ben mij daarvan terdege bewust. Ik weet dat dit enorme inspanningen vraagt van het personeel. Daarom vind ik het ook belangrijk dat dit altijd gebeurt in een goede sociale dialoog in de onderneming zelf. Het zal met de nodige zorgzaamheid verder opgevolgd moeten worden. Het is evident dat er bij De Post momenteel een hele beweging plaatsvindt om de resultaten te verbeteren, wat noodzakelijk is om het overleven van de onderneming op middellange en lange termijn te kunnen blijven garanderen.

Ik kom daarop nog terug.

De optimalisatie van de bedelingsronde leidde tot werktijden die in de lijn van de gemiddelde, voorziene prestaties van 7.36 uur liggen. Op drukke dagen wordt er weliswaar meer gewerkt. Op dagen met een lager volume wordt er dan weer minder gewerkt. Dat zorgt voor een gemiddelde prestatie van 7 uur en 36 minuten per dag doorheen het jaar.

Voornoemd systeem is onontbeerlijk voor De Post om concurrentieel te kunnen blijven in een context van een al deels geliberaliseerde markt die zich nog verder zal liberaliseren.

Nieuwe werknemers moeten zich het werkritme en de gebruikelijke automatismen eigen maken om het beroep van postbesteller efficiënt uit te voeren, wat een paar weken opleiding vereist. Er zijn er die zich aanpassen. Anderen passen zich niet aan. Dat is waarschijnlijk het geval in vele sectoren en beroepen, wanneer er naar een heel andere werkmethode wordt overgegaan. Daarbij komt immers heel wat kijken. Er wordt met zorg met de omschakeling omgegaan. Tegelijk weten wij echter dat de aanpassing ook niet voor iedereen op een gemakkelijke manier te doorlopen is.

De Post werft elk jaar verschillende honderden nieuwe distributieverdelers aan. Met uitzondering van enkele, plaatselijke regio's waar het werkloosheidspercentage heel laag is, slaagt zij er met succes in om de kwaliteit en de stabiliteit van het effectief te waarborgen.

De evolutie van de volumes is verschillend van product tot product. De klassieke, dagelijkse stukpost en de administratieve briefwisseling, zoals facturen en rekeninguittreksels, zijn het meeste aan verminderingen onderhevig. Het gemiddelde door De Post verwerkte volume is de voorbije drie jaar telkens met 1,6% gedaald.

Er zijn regelmatig besprekingen tussen de directie van De Post en de syndicale partners over arbeidsnormen en ook over de werkdruk. Voornoemd onderwerp valt onder de bevoegdheid van het paritair comité van De Post en moet dus ook binnen het paritair comité oplossingen krijgen.

Ik wens eraan te herinneren dat de wijzigingen die momenteel in de maatschappij worden doorgevoerd, volgens mij onontbeerlijk zijn om ons voor te bereiden op de verdere liberalisering van de postmarkt, die, in overeenstemming met de voorschriften van de Europese Commissie, op 1 januari 2011 in België zal worden doorgevoerd.

14.03 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw bekommernis en voor de correcte schets van de evolutie van de werkdruk.

Mag ik echter de uitnodiging nog eens herhalen? Wij hebben de heer Thijs bij ons in de regio al eens mogen ontvangen. Ons verwachtingspatroon is echter nog veel groter. Zou u ook eens op de uitnodiging willen ingaan om het probleem in de regio en op de werkvloer concreet mee te beleven?

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

Le **président**: La ministre doit quitter cette réunion à midi. Dès lors, je vous propose d'aborder encore une seule question et de reporter les autres à la réunion suivante.

15 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'objectif d'augmentation du transport de passagers de 25% entre 2006 et 2012" (n° 5016)

15 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de nagestreefde stijging van het reizigersvervoer met 25% tussen 2006 en 2012" (nr. 5016)

15.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, si Mme Genot avait été là, elle aurait pu poser sa question. Vous avez évoqué dans votre note de politique générale un objectif d'augmentation de 25% du transport de passagers de la SNCB entre 2006 et 2012 pour faire suite à une progression de ce dernier dans une égale mesure entre 2000 et 2006. Vous avez souligné par ailleurs que cette augmentation durant la période indiquée s'est accompagnée d'une détérioration de la ponctualité des trains.

J'ai moi-même souligné lors de mes interventions qu'outre les travaux de modernisation des voies existantes et la création d'un réseau RER, une des causes du problème était le fait que la SNCB était victime de son succès et le nombre croissant de trains qu'elle mettait en circulation au regard de la structure existante, notamment de certaines gares.

Madame la ministre, eu égard à cet objectif annoncé, la SNCB a-t-elle déjà dressé un bilan d'étape? A-t-elle identifié les atouts et points positifs émergents sur lesquels elle peut d'ores et déjà s'appuyer, les freins susceptibles d'hypothéquer cette progression? A-t-elle des solutions à ces problèmes éventuels?

15.02 Inge Vervotte, ministre: Le groupe SNCB a mis sur pied un plan d'action détaillé afin de maintenir sous contrôle les retards de train qui peuvent effectivement être imputés au gestionnaire du réseau de voies ferrées Infrabel, à des tiers ou à l'opérateur ferroviaire SNCB, tout en garantissant l'objectif de 25% de voyageurs en plus entre 2006 et 2012. Le plan d'action spécifique à l'opérateur SNCB comporte plusieurs volets concernant chacun des causes qui influent négativement sur la ponctualité.

Premièrement, les avaries de matériel: par exemple un meilleur reporting des avaries afin d'améliorer la révision et la réparation par les dépanneurs. Deuxièmement, les mouvements de voyageurs: par exemple par la création d'un dispatching dédié à un meilleur suivi des diagnostics de retard structurel qui en découlent.

Troisièmement, la disponibilité du matériel roulant; par exemple, l'augmentation du nombre d'entrées en atelier pendant le week-end ou l'optimisation du temps de réutilisation de ce matériel roulant.

Quant à Infrabel, plus de cinquante actions ont principalement pour but:

- de réduire le nombre de pannes et de dérangements qui pourraient perturber le trafic ferroviaire;
- de prévoir les procédures nécessaires pour résoudre le plus vite possible les pannes et dérangements éventuels;
- de mieux informer le client sur les retards, les causes des retards, les prévisions et les alternatives de transport.

Des groupes de travail sont en place pour étendre cette liste d'actions et prendre toutes les mesures nécessaires pour améliorer la ponctualité et mieux guider les clients en cas de problème.

Outre ces mesures, qui ne sont que quelques exemples parmi plusieurs dizaines, des mesures transversales seront également mises en œuvre, telles l'introduction de sillons standardisés ou encore une procédure standard d'intervention des services de police pour les voyageurs qui refusent de payer ou de s'identifier, événements qui impliquent fréquemment des retards.

L'ensemble de ces mesures, combinées à la mise en service de nouveau matériel, notamment les nouvelles voitures M6 qui augmentent le nombre de places disponibles, permettra d'atteindre l'objectif précité, à savoir une augmentation de 25% des voyageurs en garantissant un bon niveau de ponctualité.

15.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, vous êtes ministre depuis cinq mois et j'ai l'impression qu'en cinq mois, vous avez fait plus que vos prédécesseurs en cinq ans. Je vous encourage dans cette voie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 11.56 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.56 uur.