

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

van

MAANDAG 15 JUNI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 15 JUIN 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door mevrouw Ine Somers.

01 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de bliksemslag in het station van Leuven" (nr. 13511)

01.01 Ine Somers (Open Vld): Op 14 mei sloeg de bliksem in nabij het station van Leuven, waardoor het treinverkeer ernstig werd verstoord. Hoe heeft de NMBS hierop gereageerd? Was er meteen duidelijkheid over de duur van de hinder? Hoe werd hierover gecommuniceerd met de reizigers? Kregen zij voldoende reisalternatieven voorgeschoteld? Beschikt de NMBS over een noodplan voor dergelijke situaties? Hoe uitzonderlijk is zo'n blikseminslag? Hoeveel van dergelijke incidenten vonden plaats in de voorbije jaren?

01.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Op 14 mei om 19.30 uur sloeg de bliksem in op het tractieonderstation van Leuven. Tot 20.15 uur was nog verkeer mogelijk op de lijn Brussel-Leuven-Tienen, daarna niet meer.

Er bestaan voor dergelijke noodsituaties inderdaad standaardprocedures, zowel voor de reparatie van het defect als voor de informatie van de reizigers en voor het aanbieden van alternatieven. Maar dan nog vergt het altijd enige tijd eer alles weer normaal verloopt.

De technische diensten werden meteen op de hoogte gebracht. Zij kwamen snel ter plaatse en konden de stroomvoorziening herstellen tegen 21.50 uur.

De treinreizigers in het station van Leuven vernamen via omroepen en de schermen dat het verkeer onderbroken was en dat de technische diensten het defect probeerden te herstellen. Ook de oorzaak van de onderbreking werd na een tijdje meegedeeld. De reizigersdispatching gaf de nodige info door aan de betrokken treinbegeleiders en onderstationschefs.

Er werd een busdienst ingelegd tussen Haacht en Leuven. Reizigers in Aarschot en Leuven werden verwezen naar De Lijn. Sommige treinen werden omgeleid.

In 2008 deden zich 23 soortgelijke incidenten voor, waarvan drie met ingrijpende gevolgen: op 2 juni, op 2 juli en op 7 augustus. Als de bliksem de elektrische stroomvoorziening of veiligheidsinfrastructuur raakt, zijn de gevolgen voor de stiptheid van het verkeer meestal aanzienlijk.

01.03 Ine Somers (Open Vld): Ik ben blij dat de minister bevestigt dat er bij de NMBS procedures bestaan voor dergelijke noodsituaties.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de evolutie van de schuld bij de NMBS" (nr. 13512)

02.01 Ine Somers (Open Vld): Volgens de NMBS is de netto geconsolideerde schuld van de groep gestabiliseerd en zelfs gedaald tot een goede 2,2 miljard euro. In 2007 bedroeg deze nog bijna 2,6 miljard euro. Nochtans concludeerde het Rekenhof vorig jaar in zijn verslag dat de commerciële sector, die het grootste deel van de schuld voor zijn rekening neemt, niet de ruimte had om bovenop de financieringsbehoefte voor investeringen nog voldoende geldstromen te genereren om de schuld af te bouwen.

Hoe verklaart de minister de afbouw van de schuld? Is deze afbouw structureel? Vond hiervoor een herschikking van de schuld tussen de verschillende entiteiten plaats? Is er ook een afbouw van de commerciële schuld of beperkt de gunstige evolutie zich tot de publieke schuld?

02.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De cijfers van mevrouw Somers kloppen niet volledig. De globale schuld op 31 december 2007 bedroeg 2.593,5 miljoen euro en op 31 december 2008 2.415,3. De schuld is dus verminderd met 178,2 miljoen euro.

Dit positieve resultaat is toe te schrijven aan een positief effect van de operationele cashflow ter waarde van 119 miljoen euro, aan de groeiende behoefte aan bedrijfskapitaal tot 282,9 miljoen euro, en aan het positieve effect van de schuld buiten balans voor een bedrag van 51,6 miljoen euro. Daartegenover staan investeringen ter waarde van 275,3 miljoen euro.

Er vond geen herschikking plaats van de schulden tussen de entiteiten. De schuldafbouw is in die zin niet structureel dat er jaarlijks geen verdere afbouw valt te verwachten. Door de sterke daling van de activiteiten in de goederensector vanaf het derde kwartaal van 2008, door een alternatieve financiering ter waarde van 146 miljoen euro voor de aankoop van materieel en door de investeringen bij Infrabel met cashmiddelen ter waarde van 200 miljoen euro, zal de schuld eind 2009 toenemen.

Het gaat hier om een afbouw van de publieke schuld. De commerciële schuld is toegenomen.

02.03 Ine Somers (Open Vld): Mijn cijfers waren gebaseerd op een persartikel van de NMBS Groep. We zijn blij met de afbouw van de schuld, ook al is die niet structureel. We moeten dus waakzaam blijven over de evolutie van deze schuld.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Carine Lecomte aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het seniorenbiljet" (nr. 13544)

03.01 Carine Lecomte (MR): Met het seniorenbiljet van de NMBS kunnen 65-plussers voor vijf euro een heen- en terugreis in België maken. Het biljet is doordeweeks echter pas na 9 uur 's morgens geldig en van medio mei tot medio september geldt het tarief niet in het weekend. Die voorwaarden beperken het gebruik van dat biljet aanzienlijk.

65-plussers kunnen daardoor niet van dat tarief gebruikmaken om aan culturele of kunstevenementen en volksfeesten deel te nemen.

Wat is de bezettingsgraad van de treinen in de zomerweekends? Zouden de gebruiksbeperkingen ten aanzien van het seniorenbiljet niet moeten worden versoepeld tijdens de weekends in de zomerperiode?

03.02 Minister Steven Vanackere (Frans): Tijdens de zomer is de treinbezettingsgraad erg ongelijkmatig - vooral wegens de weersomstandigheden - en dus moeilijk voorspelbaar.

Wanneer er bijzondere evenementen worden georganiseerd, wordt het aanbod doorgaans uitgebreid om aan de noden van zoveel mogelijk mensen te voldoen.

Ik ben niet van plan om de gebruiksvoorwaarden voor het seniorenbiljet te wijzigen. Het is een typisch product voor de daluren, dat bestemd is voor een publiek dat een goede dienstverlening wil en in het bijzonder over voldoende zitplaatsen wil beschikken. Elke Belg die het volle tarief betaalt, heeft het recht om de trein te nemen. Het voordeeltarief wordt aangeboden met de bedoeling dat zitplaatsen zouden worden bezet die anders leeg zouden blijven.

03.03 Carine Lecomte (MR): Ik heb hier de globale cijfers voor de jaren 2006, 2007 en 2008, en daaruit blijkt dat het aantal reizigers het laagst is in juli en in augustus.

Men zou kunnen zeggen dat men de senioren een cadeau geeft, maar dat zij eigenlijk alleen de verpakking mogen houden!

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Carine Lecomte aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het voortbestaan van de tractiewerkplaats van de NMBS in Stokkem" (nr. 13545)
- de heer André Perpète aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de tractiewerkplaats van de NMBS in Stokkem" (nr. 13584)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de toekomst van de NMBS-werkplaatsen te Stokkem" (nr. 13671)
- de heer Josy Arens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het standpunt van de NMBS met betrekking tot de werkplaats te Stokkem" (nr. 13675)

De **voorzitter**: In afwezigheid van mevrouw Gilkinet vervalt haar vraag nr. 13671. De vraag nr. 13584 van de heer Perpète wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04.01 Carine Lecomte (MR): Gelet op het afnemende volume van het goederenvervoer, de plannen van B-Cargo om de locomotieven van het type 20 alleen nog in Antwerpen te laten onderhouden, de herelektrificatie van een deel van lijn 162 en het verdwijnen van de locomotieven van type 13 en van de AM 96-motorstellen maken het ACV Transcom en de ACOD zich zorgen over de toekomst van de werkplaats in Stockem. In dat verband nodigden ze op 3 juni de Luxemburgse federale parlementsleden uit.

Enkel de vernieuwing van het rollend materieel zou het voortbestaan van die werkplaats kunnen verzekeren. Het personeel van de werkplaats in Stokkem zou perfect in staat zijn om herstellingen uit te voeren aan de nieuwe Desirolocomotieven die bestemd zijn voor het GEN, maar die op het hele grondgebied zouden kunnen rijden en zonder onderbreking reizigers naar Luxemburg zouden kunnen voeren.

Werd er al een beslissing genomen met betrekking tot de werkplaats voor het onderhoud van dat nieuwe materieel? Hoe zal het werk tussen de verschillende werkplaatsen worden verdeeld? Wordt er gewerkt met een verdeelsleutel tussen het noorden en het zuiden van het land?

Zal een deel van dat materieel eventueel in het zuiden van het land rijden?

04.02 Josy Arens (cdH): Bepaalde locomotieven zullen buiten dienst worden gesteld en andere, van het type 20, zullen voor onderhoud naar Antwerpen worden gebracht. De werknemers van de laatste herstellingswerkplaats in de provincie Luxemburg vrezen dat het werk voor hen zal afnemen.

Door de herelektrificatie van lijn 162 tussen Jemelle en Luxemburg en de aanpassing van het net door onze Luxemburgse bureaus zouden de IC-treinen op lijn 162 tot Aarlen worden beperkt. Het thans gebruikte rollend

materieel zou daardoor niet meer in de tractiewerkplaats te Stokkem (150 werknemers) worden onderhouden.

Wat is het standpunt van de NMBS met betrekking tot de werkplaats in Stokkem? Staan er banen op de tocht?

De NMBS heeft een studie uitgevoerd omtrent de gevolgen van die maatregelen voor de opdrachten van de onderscheiden werkplaatsen. Hoe staat het daarmee? Kunt u me de nieuwe verdeling van de opdrachten meedelen?

Overweegt u het onderhoud van de 305 nieuwe motorstellen voor het GEN aan de werkplaats in Stokkem toe te wijzen?

04.03 Minister **Steven Vanackere** (Frans): Ik vrees dat ik u moet teleurstellen. Ten opzichte van de situatie die op 3 juni jongstleden in de commissie werd geschetst, in het antwoord op de vraag van de heer Gilkinet (zie *Beknopt Verslag* 52 COM 578, p. 1), kunnen er geen nieuwe gegevens in dat dossier worden gemeld.

De NMBS bestudeert de impact van de maatregelen in het kader van de herstructurering van de sector van het goederentransport op de evolutie van de onderhoudsopdrachten van de verschillende werkplaatsen. Er werd geen enkele beslissing genomen over de toekomstige verdeling van het rollend materieel over die werkplaatsen. Ik begrijp de bezorgdheid, maar ik kan geen aanvullende informatie verschaffen.

De eerste schijf van 95 Desiromotorstellen zal worden toegewezen aan de werkplaats in Charleroi. De beslissing over de toekenning van de twee andere schijven is nog niet gevallen.

Er is geen verdeelsleutel. De keuze van de werkplaats voor het onderhoud van het rollend materieel zal afhangen van het vervoersplan en de verdeling over de verschillende lijnen van het spoorwegnet. De mogelijkheid om een deel van dat materieel in het zuiden van het land te laten rijden, wordt onderzocht.

04.04 **Carine Lecomte** (MR): Is het mogelijk een termijn op te geven voor de toewijzing van de twee resterende schijven? De arbeiders in de werkplaats van Stokkem hebben de knowhow in huis om het onderhoud van de Desiromotorstellen te verzekeren.

04.05 **Josy Arens** (cdH): Mijnheer de minister, kan u beloven dat u het bij de komende toewijzingen zal opnemen voor de werkplaats te Stokkem?

04.06 Minister **Steven Vanackere** (Frans): Ik beloof dat ik uw boodschap duidelijk aan de betrokken instanties zal doorgeven. Meer kan ik echter niet doen. Als het uw bedoeling was de voogdijminister erop attent te maken dat efficiëntie soms moet wijken voor andere belangen, dan heeft u uw doel bereikt.

04.07 **Josy Arens** (cdH): Ik nodig u uit de werkplaats van Stokkem te bezoeken, zodat u persoonlijk kan vaststellen hoeveel knowhow daar aanwezig is.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13564 van de heer Gilkinet wordt uitgesteld.

05 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Linda Musin** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het nieuwe ticketsysteem zonder papier dat op 4 juni jongstleden door de NMBS werd voorgesteld" (nr. 13596)
- de heer **Michel Doomst** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de E-id als treinticket" (nr. 13654)

De **voorzitter**: Vraag nr. 13596 van mevrouw Musin is omgevormd in een schriftelijke vraag.

05.01 **Michel Doomst** (CD&V): De NMBS heeft onlangs een nieuw papierloos ticketsysteem gelanceerd, waarbij reizigers hun elektronische identiteitskaart (eID) als vervoersbewijs kunnen gebruiken. Het systeem

werkt goed, maar niet alle treinbegeleiders blijken het te kennen.

Kan de minister toelichting geven bij het systeem? Hoe zal men de treinbegeleiders ermee vertrouwd maken? Hoe vlot verloopt de validatie?

05.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): NMBS-kanten kunnen zich al jaren een ticket aanschaffen via de website www.nmbs.be. Hierbij printen ze de gegevens uit op een A4'tje. Met het nieuwe systeem kan de aankoop van begin tot einde papierloos gebeuren. De aankoop van het vervoersbewijs gebeurt via de onlineverkoopmodule op de website www.nmbs.be. Daar kan men voortaan kiezen voor een versie 'zonder papier'. Dan gebeurt een en ander via de elektronische identiteitskaart. Na de betaling, die op dezelfde manier gebeurt als bij de papieren versie, krijgt de klant een bevestigingsmail. Het vervoersbewijs wordt dan automatisch geregistreerd als aangekocht via de eID en wordt in een databestand opgeslagen dat naar de computer van de treinbegeleiders wordt gestuurd. Het is een duurzame oplossing, die tevens het risico om een ticket te verliezen of te vergeten sterk verkleint. Het systeem werkt enkel voor de gewone treinsbiljetten, niet voor B-dagtrips of om treinkaarten te verlengen. Het is een systeem dat naast het MOBIB-systeem gebruikt wordt.

Als de treinbegeleider komt controleren, volstaat het om de eID te overhandigen. Die kan gelezen worden door de IBIS-computer van de treinbegeleider. Er wordt hierbij niets op de eID geladen. De identiteitskaart laat aan de treinbegeleider gewoon toe om een bestand te consulteren waaruit blijkt dat de klant wel degelijk die aankoop heeft verricht.

Via interne informatiekkanalen, met name een infobericht en een mail op hun IBIS-computer, kregen de treinbegeleiders de nodige informatie over het nieuwe ticketsysteem en de bijhorende werkwijze. Tijdens de opstart was een klein aantal treinbegeleiders nog niet vertrouwd met het nieuwe systeem, maar dat is intussen opgelost.

De validatietijd wordt geschat op gemiddeld 40 seconden wanneer de gegevens al aanwezig zijn in de IBIS-computer, en 1,5 tot 2 minuten als de gegevens via GPRS moeten worden opgevraagd. Dit kan voorkomen als men de dag zelf een ticket heeft gekocht en de gegevens nog niet op de computer zijn geladen. Ik zal hierover nog bijkomende informatie opvragen. Het is immers de bedoeling dat het systeem praktisch en gemakkelijk is.

05.03 **Michel Doomst** (CD&V): Het is een verstandige maatregel, die tevens efficiënt en ecologisch is. Het is het bewijs dat de NMBS ter zake haar verantwoordelijkheid neemt. We moeten het succes van deze maatregel op de voet volgen.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de uitbreiding van de raad van bestuur van respectievelijk Infrabel en de NMBS" (nr. 13640)**

06.01 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): De Ministerraad keurde op 2 juni jongstleden de uitbreiding van de raad van bestuur van de NMBS en van Infrabel van zes tot acht leden goed. Daarnaast werd ook de raad van bestuur van de NMBS-Holding aangepast.

Vanwaar die uitbreiding? Hoe staat het met de politieke vertegenwoordiging in de raad van bestuur? Mogen we de komende maanden een nieuwe uitbreiding verwachten? Is er een verband met de recente wijziging van de programmawet?

06.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Overeenkomstig artikel 223 van de wet van 21 maart 1991 is de

raad van bestuur samengesteld uit maximaal tien leden, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. In artikel 17, § 1 wordt bepaald dat de raad van bestuur van de NMBS is samengesteld uit zes leden, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. Met de door de Ministerraad goedgekeurde statutenwijziging wordt hun aantal op acht gebracht.

In het kader van de audit 2008 van de NMBS werd er vastgesteld dat het aantal leden van de raad van bestuur wel erg beperkt is. De afwezigheid van een lid kan de besluitvorming al lamleggen. Die maatregel komt dus de efficiëntie en de besluitvorming ten goede.

Ik ben niet van plan de komende maanden een bijkomende uitbreiding voor te stellen.

Er is geen verband tussen het aantal zitjes en de programmawet.

06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Ik zou wat meer uitleg willen over de politieke vertegenwoordiging. Met sommige cumulaties heb ik een probleem. Ik denk bijvoorbeeld aan mevrouw Edmée De Groeve, die al voorzitter is bij de NMBS én bij BSCA, en die wel eens in nauwe schoentjes zou kunnen raken als we sommige geruchten mogen geloven. Er is nood aan meer transparantie met betrekking tot de inachtneming van de ethische regels bij benoemingen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de IJzeren Rijn" (nr. 13646)

07.01 Patrick De Groote (N-VA): Die vraag is ingetrokken, aangezien de minister al heeft geantwoord in een vorige commissievergadering.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de werken onder de startbaan in Zaventem" (nr. 13653)

08.01 Michel Doomst (CD&V): Ik was behoorlijk onder de indruk van de kolossale boormachine die op dit ogenblik de vertrekschacht van Brucargo probeert te verbinden met het grote treinstation, dit alles in het raam van het Diaboloproject. Zit men nog steeds op schema met de werken? Loopt alles zoals aanvankelijk gepland? Wat is de verdere planning?

08.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De heer Doomst weet dit project – terecht – zeer goed aan te prijzen. Het gaat om een boorschild met een lengte van 5,9 meter, een diameter van 8,3 meter en een vermogen van 600.000 watt. Op 10 april werd de boring van de eerste van de twee enkelsporige tunnelkokers onder de start- en landingsbanen van Brussels Airport opgestart en deze boring zal eind volgende week al afgelopen zijn. De boring van de tweede tunnel is gepland in de tweede helft van augustus 2009 en alle boorwerkzaamheden zouden voltooid moeten zijn tegen half november 2009. Door het vlotte verloop van de boringen zal de huidige achterstand van drie maanden op het algemene schema van de werken zo goed als volledig worden weggewerkt. Als dat zo blijft, zullen alle werkzaamheden worden afgerond tegen 25 februari 2012 en kunnen we de spoorlijn in juni 2012 in gebruik nemen.

08.03 Michel Doomst (CD&V): Ik kijk uit naar de verdere resultaten op het terrein. Deze werkzaamheden zullen immers bijdragen tot een vlottere ontsluiting van een zeer belangrijke economische poort.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "extra GEN-stations in Schaarbeek" (nr. 13655)

09.01 Michel Doomst (CD&V): De gemeente Schaarbeek vraagt om extra GEN-stations aan de Berenkuil en aan de Rogierlaan. Het gaat om twee dichtbevolkte wijken, waar een spoorverbinding blijkbaar erg nuttig

zouden zijn. De concrete inplanting zou evenwel nog niet zijn bestudeerd. Is de minister op de hoogte van deze vraag en heeft de NMBS dit al bestudeerd? Werd hierover al overlegd met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

09.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De gemeente Schaarbeek heeft in het verleden al gevraagd om bijkomende Gewestelijk Expres Net-stations op haar grondgebied. Op 9 juni ontving ik een brief van de waarnemende burgemeester van Schaarbeek waarin wordt gevraagd om een halte ter hoogte van de kruising van de Rogier-, de Eisenhower- en de Daillylaan en een halte nabij het Verboeckhovenplein.

De eventuele keuze van nieuwe GEN-stopplaatsen maakt deel uit van de studie in het kader van de GEN-overeenkomst. Die studie wordt aangestuurd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, in samenwerking met de vier openbare vervoersmaatschappijen en alle betrokken regionale en federale overheden. De studie is nog niet afgerond. Ter zake moet een evenwicht worden gevonden tussen het treinaanbod van de NMBS enerzijds en anderzijds een goede bediening van Brussel en de Brusselse rand, zonder dat de commerciële snelheid en de frequentie van het treinaanbod daar te veel onder zouden lijden. Een onbeperkte uitbreiding van het aantal GEN-stations is daarom ook niet mogelijk. Het is overigens aan de officiële vertegenwoordigers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om dergelijke vragen in te dienen bij de stuurgroep van de studie waarvan zij deel uitmaken.

09.03 **Michel Doomst** (CD&V): Brussel moet inderdaad het signaal krijgen om de mobiliteit hoger op de agenda te plaatsen en over de grenzen heen te bekijken.

Kunnen we de studie over de nieuwe inplantingen nog voor het einde van dit jaar verwachten?

09.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Volgend jaar lijkt me realistischer, omdat inzichten in dit dossier maar geleidelijk groeien.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stand van zaken in verband met het dossier van de bouw van een spoorwegbrug te Moerbrugge" (nr. 13663)**

10.01 **Patrick De Groote** (N-VA): In het kader van de aanleg van een derde en een vierde spoor in Moerbrugge plant Infrabel de vernieuwing van de spoorwegbrug in de Moerbrugsestraat. Momenteel wordt daarom de bouw van een noodbrug overwogen. Wat is de stand van zaken ter zake? Hoe zal de brug worden gebouwd? Wanneer beginnen de werken? Zouden twee weken volstaan zijn voor de plaatsing van de noodbrug? Blijkbaar is ook een wegverbreding ingepland. Wie zal de kosten daarvan dragen? Waarom maakte plots Tuc Rail het ontwerp in plaats van Infrabel? Is zo iets gebruikelijk? Wanneer is het vereiste KB klaar? Heeft men ook een vangrail ingepland?

10.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Een eventuele vangrail is een punt dat nog eens nader zal moeten worden bekeken.

10.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Dit aspect had ik nog niet in mijn vraag opgenomen en ik zal er op terugkomen in mijn repliek.

10.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Met het oog op een minimale hinder werd uiteindelijk gekozen voor het herbouwen van de brug op dezelfde plaats als de bestaande brug. Er is geen sprake meer van een tijdelijke brug of een tijdelijke overweg. De bouw van de nieuwe brug maakt dat de Moerbrugsestraat 14 dagen zal worden onderbroken. In deze periode zal de bestaande brug worden afgebroken en de nieuwe brug met een nieuw wegdek worden geplaatst. De werken zijn gepland voor midden 2010 en tijdens die periode zal het wegverkeer worden omgeleid via Steenbrugge. Hiervoor werden met alle betrokken partijen de nodige afspraken gemaakt op 17 april 2009. De gemeente heeft gevraagd om een wegverbreding in de onmiddellijke omgeving van de brug zelf, om onveilige situaties bij het uitwijken van voertuigen op te vangen. De uitvoeringswijze van de nieuwe brug laat een dergelijke verbreding ook toe. Voor de verbreding van de toegangshellingen heeft TUC RAIL de mogelijkheden onderzocht en een technische oplossing gevonden, die

wel inhoudt dat plaatselijk aanplantingen moeten worden verwijderd. Infrabel en TUC RAIL hebben tijdens de overlegvergadering met de gemeente Oostkamp gemeld dat de werken gelijktijdig en eventueel in één aanneming van Infrabel kunnen worden uitgevoerd, op voorwaarde dat een overeenkomst wordt afgesloten met daarin onder andere afspraken inzake de kostenverdeling tussen Infrabel en de gemeente. De gemeente zal deze mogelijkheid van gedeeltelijke financiering onderzoeken. Het aspect van de vangrail is mee te nemen in de onderhandelingen over de wegverbreding.

Het projectbeheer inzake het verbreden van het derde en vierde spoor op de lijn 50A tussen Gent en Brugge werd aan TUC RAIL toevertrouwd om zo de uitvoeringsperiode in te korten met twee jaar. De indienstneming van deze nieuwe sporen is nu gepland in 2016 in plaats van 2018. TUC RAIL neemt ook grote delen van de studies en/of uitvoeringen van Infrabel over, waaronder overigens ook het herbouwen van de brug aan de Moerbruggestraat in Oostkamp.

Het dossier voor de aanvraag werd op 22 april 2009 door Infrabel ingediend bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het werd op 10 juni 2009 bezorgd aan het kabinet van staatssecretaris Schouppe.

10.05 Patrick De Groote (N-VA): Ik heb mijn twijfels over de haalbaarheid in 14 dagen en stel vast dat de coördinatie van een en ander beter kan. Wat de brug over de Moerbruggestraat betreft, wordt daar in vangrails voorzien, zowel op de brug als langs de weg? Dat lijkt mij echt noodzakelijk voor de veiligheid.

10.06 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik zal dat laten onderzoeken. In de mate dat het over vangrails langs de weg gaat, zal de gemeente uiteraard worden gecontacteerd.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Clean en andere schoonmaakploegen" (nr. 13667)

11.01 David Geerts (sp.a): Sinds 2007 zorgt B-clean met mobiele ploegen voor het onderhoud van de treinen. Daarnaast staan nog andere interne en externe schoonmaakploegen in voor het onderhoud van de stations en de stationsbuurten. De externe schoonmaakploegen werken uiteraard onder andere loon- en arbeidsvoorwaarden dan de interne ploegen. Hoeveel procent van het werk wordt uitbesteed en waarom? Hoe is de evolutie de laatste jaren en is er een tendens tot meer outsourcing? Laat de reorganisatie binnen de NMBS toe personeel in te zetten voor het onderhoud van de stations?

11.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De NMBS-Holding is verantwoordelijk voor de 37 grootste stations en zet 295 bedienden in voor de schoonmaak ervan, exclusief Brussels Airport. De schoonmaak van de kantoren wordt steeds meer uitbesteed aan privéfirma's. Alleen de kantoren van Mons en Charleroi worden nog door spoorwegpersoneel schoongemaakt. De schoonmaak van kantoren is hoofdzakelijk manueel werk. Aangezien de uurlonen in de privésector lager liggen, wordt dat werk bij voorkeur uitbesteed. In totaal wordt 73 procent van de ruimtes door spoorwegpersoneel onderhouden, de rest door de privésector.

Infrabel-Netwerk heeft 35 *Network Intervention Teams* met eigen personeel. Deze ploegen staan in voor de schoonmaak van en de kleine herstellingswerken aan de onbewaakte stopplaatsen. Voor specifieke werkzaamheden wordt er een beroep gedaan op externe firma's, maar dat blijft uitzonderlijk.

NMBS-Reizigers Nationaal staat in voor het onderhoud van de eigen lokalen in de 37 stations die de holding uitbaat en van de 179 andere stations. Dat werk wordt uitgevoerd door eigen stationspersoneel en de mobiele brigades *B for You*. De NMBS doet occasioneel een beroep op externe firma's bij grote onderhoudswerkzaamheden of onderhoud waarbij specifiek materiaal nodig is en om onvoorziene personeelstekorten op te vangen.

Ongeveer 15 procent van het onderhoud van de treinen wordt uitbesteed aan externe firma's. Er is een lichte stijging merkbaar in de periode 2007-2009, maar er zal zeker niet extra worden uitbesteed. Een gedeelte van de schoonmaak van de treinen wordt uitbesteed omdat er meer nieuwe treinen zijn, omdat het materieel intensiever wordt gebruikt en omdat graffiti moet worden verwijderd. Er moeten ook schoonmaakwerken

worden uitgevoerd op plaatsen waar geen NMBS-personeel beschikbaar is. Wel werd een deel van het eigen personeel sinds 2007 in de ploegen van B-Clean ingezet. De mogelijkheid om personeel in te zetten voor het onderhoud van stations wordt momenteel onderzocht.

11.03 David Geerts (sp.a): Er zijn dus geen plannen om meer schoonmaakwerk uit te besteden. Daar bestond immers ongerustheid over.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de regeling voor taxigebbruik bij het niet bereiken van de voorziene eindbestemming" (nr. 13668)

12.01 David Geerts (sp.a): Wanneer reizigers niet meer thuis geraken, omdat zij een laatste treinaansluiting hebben gemist of door een treinvertraging de laatste aansluiting met bus of tram missen, dan bestaat officieus een mogelijkheid om op kosten van de NMBS een taxi te nemen naar de eindbestemming waarvoor een treinticket werd gekocht. Deze taxiregeling is niet officieel bekendgemaakt en het is ook niet duidelijk wie het systeem in werking moet zetten.

Zal de regeling officieel bekendgemaakt worden via de normale informatiekkanalen? Zal de taxiregeling worden uitgebreid tot de laatste mogelijke tram- en/of busaansluiting? Zullen er duidelijke procedures worden afgesproken opdat de reizigers zo snel mogelijk op hun eindbestemming kunnen worden gebracht? Zullen ook de taxibedrijven meer duidelijkheid krijgen?

12.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De taxiregeling is te vinden op de website van de NMBS en aan de stationsloketten. De NMBS vindt een bijzondere communicatie hierover niet nodig. Wanneer een aansluiting tussen trein en bus wordt verbroken, is er niet in een taxi voorzien.

De NMBS heeft een duidelijke procedure bij het verbreken van de laatste treinaansluiting van de dag. Wanneer de vertraging van een trein te groot is, kan de aansluiting met een andere trein worden verbroken. De beslissing tot verbreken van de aansluiting wordt genomen door de verkeersleiding van Infrabel en de Reizigers Dispatching (RDV). Het is de onderstationchef van het station waar de aansluiting wordt verbroken die de toelating voor het inleggen van taxi's vraagt aan de RDV, die een taxifirma contacteert en een bon opstelt voor de taxichauffeur. Enkel de reizigers met een geldig vervoerbewijs mogen in deze taxi's stappen en krijgen vervoer tot het station van bestemming. De taxifirma's mogen dus alleen op kosten van de NMBS rijden wanneer zij door een personeelslid van de NMBS worden gecontacteerd en een dergelijke bon ontvangen.

12.03 David Geerts (sp.a): Ik ga er niet mee akkoord dat er geen extra communicatie nodig is over deze taxiregeling en ook de meeste reizigersorganisaties delen die mening. Het is logisch dat de reizigers vervoerd worden tot het station van bestemming en niet tot thuis, maar het probleem is vooral dat er 's avonds laat meestal geen personeel meer aanwezig is in de stations om dit alles te regelen.

12.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik laat uitzoeken of de communicatie duidelijk genoeg is en of de website al dan niet moet worden aangepast.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de evaluatie van het SAP-programma" (nr. 13669)

13.01 David Geerts (sp.a): In de centrale werkplaatsen wordt de levering van materialen voor het herstellen van voertuigen geregeld via het SAP-systeem. Een aantal mankementen van dit systeem zorgt echter voor veel frustratie op de werkvloer. Wordt het SAP-systeem permanent geëvalueerd? Hoe wordt er gereageerd

wanneer het personeel van de werkplaatsen mankementen signaleert?

13.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Het SAP-programma werd van bij de start op 5 januari 2009 permanent geëvalueerd. Het werd voorafgegaan door een voorbereiding van zestien maanden met een diepgaande analyse van de behoeften, intense tests en vele opleidingen. Tijdens de eerste maanden van 2009 was er in elk van de vijf werkplaatsen een intense begeleiding door SAP-specialisten om de praktische kennis bij de meer dan negenhonderd gebruikers te verbeteren. Ook werden heel wat parameters voor de SAP-gegevens al verbeterd. Momenteel is er nog steeds ondersteuning aanwezig en laten periodieke vergaderingen met de werkplaatsen en rapporten toe om het gebruik van SAP verder te verbeteren.

Alle vragen tot verbetering van het SAP-systeem worden geregistreerd in de informaticatoepassing Solution Manager. Een ploeg SAP-specialisten is continu ter beschikking om eventuele mankementen op te lossen. Begin juni waren er sinds de productiestart 3.560 vragen om verbetering genoteerd, waarvan er ondertussen al 3.252 waren opgelost.

Ik wil daar nog aan toevoegen dat SAP staat voor *Systeme, Anwendungen, Produkte in der Datenverarbeitung*. Dit Duitse en dus oerdegelijke systeem is een fantastisch systeem met enorme mogelijkheden, op voorwaarde dat er voldoende inspanningen worden gedaan om het personeel er adequaat mee te leren omgaan.

13.03 **David Geerts** (sp.a): Ik begrijp dat er hard wordt gewerkt om de kinderziekten uit het systeem te krijgen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13670 van de heer Henry is hiermee zonder voorwerp.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.36 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 17 et présidée par Mme Ine Somers.

01 **Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Louvain frappée par la foudre" (n° 13511)**

01.01 **Ine Somers** (Open Vld) : Le 14 mai dernier, les abords de la gare de Louvain ont été frappés par la foudre, ce qui a perturbé sérieusement le trafic ferroviaire. Comment la SNCB y a-t-elle réagi ? A-t-elle su tout de suite combien de temps durerait cette perturbation ? Comment a-t-elle communiqué à ce sujet avec les voyageurs ? Leur a-t-elle proposé suffisamment d'itinéraires bis ? Dispose-t-elle d'un plan de secours pour pallier de telles situations ? Est-il exceptionnel ou habituel que la foudre frappe avec une telle force ? Combien d'incidents de ce type se sont-ils produits au cours des dernières années ?

01.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : Le 14 mai à 19 h 30, la foudre est tombée sur la sous-gare de traction de Louvain. Les convois ont pu circuler sur la ligne Bruxelles-Louvain-Tirlemont jusqu'à 20 h 15 mais plus ensuite.

Des procédures standard ont été définies pour de telles situations, qu'il s'agisse de la réparation des dommages, de l'information aux voyageurs ou de la mise en place de solutions de rechange. Malgré tout, il s'écoule un certain temps avant que les choses reprennent normalement leur cours.

Les services techniques ont été informés sur-le-champ. Ils sont arrivés rapidement sur place et ont pu rétablir l'alimentation pour 21 h 50.

En gare de Louvain, les voyageurs ont été informés par des annonces sonores et sur écran que le trafic était

interrompu et que les services techniques s'efforçaient de rétablir la circulation. La cause du problème a également été précisée après un certain temps. Le dispatching voyageurs a fourni l'information nécessaire aux accompagnateurs de train et aux sous-chefs de gare.

Un service de bus a été organisé entre Haacht et Louvain. Les voyageurs ont été invités à se tourner vers le service de De Lijn à Aarschot et à Louvain. Certains trains ont été détournés.

En 2008, 23 incidents analogues se sont produits dont trois ont eu d'importantes implications : le 2 juin, le 2 juillet et le 7 août. Lorsque la foudre frappe l'alimentation en électricité ou les équipements de sécurité, cela perturbe considérablement la ponctualité du trafic, dans la plupart des cas.

01.03 Ine Somers (Open Vld) : Je me réjouis d'entendre confirmer par le ministre l'existence de procédures pour pareilles situations d'urgence.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'évolution de la dette de la SNCB" (n° 13512)

02.01 Ine Somers (Open Vld) : Selon la SNCB, la dette nette consolidée du groupe est stabilisée et a même diminué à quelque 2,2 milliards d'euros, contre près de 2,6 milliards d'euros en 2007. Néanmoins, la Cour des comptes avait conclu dans son rapport de l'année dernière que le secteur commercial, qui représente la majeure partie de la dette, n'avait pas la marge permettant, en sus des financements à assurer pour les investissements, de générer des flux financiers suffisants pour le désendettement.

Comment le ministre explique-t-il cette diminution de la dette ? S'agit-il d'une diminution structurelle ? A-t-on opéré à cette fin un réaménagement de la dette entre les différentes entités ? La dette commerciale a-t-elle aussi décliné ou l'évolution favorable se limite-t-elle à la dette publique ?

02.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Les chiffres fournis par Mme Somers ne sont pas tout à fait exacts. La dette globale s'élevait à 2.593,5 millions d'euros au 31 décembre 2007 et à 2.415,3 millions d'euros au 31 décembre 2008. La dette a donc diminué de 178,2 millions d'euros.

Ce résultat positif est attribuable à l'effet positif du *cash-flow* opérationnel de 119 millions d'euros, au besoin croissant de fonds de roulement qui s'est monté à 282,9 millions d'euros ainsi qu'à l'effet positif de la dette hors bilan d'un montant de 51,6 millions d'euros. D'autre part, les investissements s'élèvent à 275,3 millions d'euros.

Les dettes entre les diverses entités n'ont pas été réajustées. La réduction de la dette n'est pas structurelle dans la mesure où la poursuite de la réduction annuelle de la dette est peu probable. À la suite de la forte baisse des activités dans le secteur du fret depuis le troisième trimestre 2008, du financement alternatif de 146 millions d'euros pour l'achat de matériel et de l'injection de liquidités à hauteur de 200 millions d'euro pour financer des investissements au sein d'Infrabel, la dette augmentera fin 2009.

Il s'agit en l'espèce d'une réduction de la dette publique. La dette commerciale a augmenté

02.03 Ine Somers (Open Vld) : Mes chiffres étaient basés sur un article de presse du groupe SNCB. Nous nous réjouissons de la réduction de la dette, bien qu'elle ne soit pas structurelle. Il convient donc de rester vigilants quant à l'évolution de cette dette.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Carine Lecomte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le billet Seniors" (n° 13544)

03.01 Carine Lecomte (MR) : Le billet "seniors" de la SNCB permet aux personnes de plus de soixante-cinq ans de faire un aller-retour en Belgique pour cinq euros, mais il n'est valable qu'après 9 heures du matin

en semaine et ce tarif n'est pas applicable durant les week-ends de la mi-mai à la mi-septembre. Ces restrictions en limitent largement l'utilisation.

Ainsi, les personnes de plus de soixante-cinq ans ne peuvent profiter de ce tarif pour participer aux événements culturels ou artistiques et aux fêtes populaires.

Quel est le taux de remplissage des trains pendant les week-ends d'été ? Ne faudrait-il pas assouplir les restrictions d'utilisation de ce tarif pendant les week-ends de la période estivale ?

03.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Durant la période estivale, le taux de remplissage des trains est très variable, principalement en raison de la météo, et par conséquent difficilement prévisible.

Lors d'organisation d'événements particuliers, le service est généralement renforcé pour répondre aux besoins du plus grand nombre.

Je n'envisage pas de modifier les conditions d'utilisation du billet seniors. C'est un produit typique pour les heures creuses, destiné à un public demandant un bon service et notamment un nombre suffisant de places assises. Chaque Belge a le droit, en payant le tarif plein, d'utiliser le train. On propose donc un tarif plus favorable en posant la condition de remplir des sièges qui resteraient vides dans le cas contraire.

03.03 Carine Lecomte (MR) : J'ai sous les yeux les chiffres globaux pour les années 2006, 2007 et 2008 et il apparaît que c'est en juillet et août que le nombre de voyageurs est le moins important.

On pourrait dire qu'on offre un cadeau aux seniors, mais qu'ils ne peuvent réellement en conserver que l'emballage !

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Mme Carine Lecomte au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la pérennité de l'atelier SNCB de Stockem" (n° 13545)
- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir de l'atelier SNCB de Stockem" (n° 13584)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'avenir des ateliers de la SNCB à Stockem" (n° 13671)
- M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la position de la SNCB concernant l'atelier de Stockem" (n° 13675)

Le **président** : En l'absence de Mme Gilkinet, sa question n° 13671 est supprimée. La question n° 13584 de M. Perpète est transformée en question écrite.

04.01 Carine Lecomte (MR) : La réduction du trafic de marchandises, l'intention de B-Cargo de regrouper à Anvers l'entretien des locomotives de type 20, la réélectrification d'une partie de la ligne 162 et la disparition des locomotives de type 13 ou des automotrices AM 96 suscitent l'inquiétude de la CSC Transcom et de la CGSP quant à l'avenir de l'atelier de Stockem. Ils ont convié, ce 3 juin, les députés fédéraux luxembourgeois.

Seul le renouvellement du matériel roulant pourrait assurer la pérennité de cet atelier. Le personnel de Stockem serait parfaitement à même d'effectuer les réparations sur les nouvelles locomotives Desiro destinées au trafic RER mais pouvant circuler sur tout le territoire et qui permettraient d'acheminer en continu des voyageurs jusqu'au Luxembourg.

L'affectation de l'entretien de ce nouveau matériel a-t-elle déjà été décidée ? Quelle en serait la répartition par ateliers ? Y a-t-il une clef de répartition entre le Nord et le Sud du pays ?

Serait-il possible qu'une partie de ce matériel circule au Sud du pays ?

04.02 Josy Arens (cdH) : Certaines locomotives vont être mises hors service et d'autres, de type 20, vont être rapatriées vers Anvers pour leur entretien. Les travailleurs actuellement occupés dans le dernier atelier de réparation de la province de Luxembourg craignent des réductions de charges de travail.

Avec les travaux de réélectrification de la ligne 162 de Jemelle à Luxembourg et la modification du réseau par nos voisins luxembourgeois, les trains IC de la ligne 162 seraient limités à Arlon. Le matériel roulant utilisé actuellement disparaîtrait alors des charges de travail de l'atelier de Stockem (150 travailleurs).

Quelle est la position de la SNCB concernant l'atelier de Stockem ? Des emplois sont-ils menacés ?

La SNCB a mené une étude d'impact de ces mesures sur l'évolution des charges des différents ateliers. Qu'en est-il ? Pouvez-vous m'informer de la répartition des nouveaux plans de charges ?

Envisagez-vous de confier l'entretien des 305 nouveaux engins destinés au trafic RER à l'atelier de Stockem ?

04.03 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Je vais vous décevoir, mais par rapport à la situation décrite dans la réponse à M. Gilkinet en commission le 3 juin, aucun élément nouveau n'est intervenu dans ce dossier (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 578, p. 1).

La SNCB étudie l'impact des mesures faisant partie de la restructuration du secteur marchandises sur l'évolution des charges d'entretien des différents ateliers. Aucune décision n'est intervenue quant à la future répartition du matériel roulant parmi ces ateliers. Je comprends l'inquiétude mais je ne peux rien ajouter.

La première tranche des 95 automotrices Desiro sera affectée à l'atelier de Charleroi. Pour l'affectation des deux autres tranches, aucune décision n'a encore été prise.

Il n'y a pas de clef de répartition. Le choix de la localisation des ateliers pour l'entretien du matériel roulant dépendra du plan de transport et de l'affectation sur les différentes lignes du réseau. La possibilité de voir rouler une partie de ce matériel au Sud du pays est à l'examen.

04.04 Carine Lecomte (MR) : Peut-on envisager un délai pour l'affectation des deux tranches restantes ? Les travailleurs de l'atelier de Stockem ont le savoir-faire pour entretenir les locomotives Desiro.

04.05 Josy Arens (cdH) : Monsieur le ministre, pouvez-vous vous engager à défendre l'atelier de Stockem lors des futures attributions ?

04.06 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Je m'engage à transmettre clairement ce qui s'est dit ici mais je ne peux faire plus. Si votre objectif était de sensibiliser le ministre de tutelle sur le fait que certains intérêts vont au-delà d'une logique d'efficacité, vous pouvez considérer votre mission comme réussie.

04.07 Josy Arens (cdH) : Je vous invite à visiter l'atelier de Stockem et son savoir-faire.

L'incident est clos.

La **présidente** : La question n° 13564 de M. Gilkinet est reportée.

05 Questions jointes de

- Mme Linda Musin au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le nouveau système de billet sans papier présenté le 4 juin dernier par la SNCB" (n° 13596)
- M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la carte d'identité électronique utilisée comme billet de train" (n° 13654)

La **présidente** : La question n° 13596 de Mme Musin est transformée en question écrite.

05.01 Michel Doomst (CD&V) : La SNCB a lancé récemment un nouveau système de tickets sans papier, dans le cadre duquel les voyageurs utilisent leur carte d'identité électronique (eID) comme titre de transport. Le système fonctionne correctement, mais il semble que tous les accompagnateurs de train ne le connaissent pas.

Le ministre peut-il fournir des explications à propos de ce système ? Comment familiarisera-t-on les accompagnateurs avec ce système ? Quelle est la procédure de validation ?

05.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Les clients de la SNCB peuvent se procurer des billets par le biais du site internet www.sncb.be depuis plusieurs années déjà et imprimer les données sur un feuillet A4. Le nouveau système permet de procéder à l'achat sans papier du premier au dernier stade de l'opération. L'achat du titre de transport s'effectue par le biais du module de vente en ligne sur le site www.sncb.be, qui permet dorénavant d'opérer le choix de la version « sans papier ». Les opérations se déroulent au moyen de la carte d'identité électronique (eID). Après le paiement, qui s'effectue de la même manière que dans la version avec papier, le client reçoit un courriel de confirmation. Le titre de transport est automatiquement enregistré comme billet acheté par le biais de la carte d'identité électronique et stocké dans une base de données qui est envoyée vers l'ordinateur des accompagnateurs de train. C'est une solution permanente, qui diminue considérablement, par ailleurs, le risque de perte ou d'oubli des billets. Le système fonctionne seulement pour les billets de train normaux, pas pour les B-excursions ni pour prolonger les cartes-train. Il sera utilisé en plus du système MOBIB.

Il suffit de présenter sa carte d'identité électronique lors du passage du contrôleur, qui pourra lire l'eID grâce à son ordinateur IBIS. Aucune donnée n'est « chargée » sur l'eID. Celle-ci permet simplement à l'accompagnateur de train de consulter une base de données pour vérifier si le client a bien réalisé la transaction en question.

Les accompagnateurs de trains ont reçu les informations nécessaires à propos du nouveau système de billetterie et de la méthode à suivre par le biais des canaux d'information internes, c'est-à-dire un message et un courriel sur leur ordinateur IBIS. Un nombre limité d'accompagnateurs de trains ne maîtrisaient pas le nouveau système lors du démarrage mais le problème a été résolu depuis.

Lorsque les données ont été enregistrées dans l'ordinateur IBIS, le délai de validation moyen est estimé à 40 secondes et à 1,5 à 2 minutes si les données doivent être demandées par GPRS. C'est le cas éventuellement lorsqu'un billet a été acheté le jour même et que les données n'ont pas encore été introduites dans l'ordinateur. Je demanderai des informations complémentaires à ce sujet. Le but est en effet de disposer d'un système pratique et convivial.

05.03 Michel Doomst (CD&V) : Il s'agit d'une mesure pertinente, par ailleurs efficace et écologique. C'est la preuve que la SNCB prend ses responsabilités dans ce domaine. Il faut suivre attentivement les résultats de cette mesure.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'élargissement des conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB" (n° 13640)

06.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Le Conseil des ministres du 2 juin dernier a approuvé

l'élargissement du conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel de six à huit membres et modifié le conseil d'administration de la SNCB-Holding.

Quelles sont les raisons de cet élargissement ? Quelle est la représentation politique du conseil d'administration ?

Un nouvel élargissement est-il donc à prévoir dans les mois à venir ? Cette décision a-t-elle un lien avec la récente modification de la loi-programme ?

06.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : L'article 223 de la loi du 21 mars 1991 dispose que le conseil d'administration est composé de dix membres au plus, en ce compris l'administrateur délégué. L'article 17, § 1^{er} prévoyait que le conseil d'administration de la SNCB est composé de six membres, en ce compris l'administrateur délégué. L'adaptation des statuts approuvée par le Conseil des ministres porte le nombre à huit.

Dans le cadre de l'audit 2008 de la SNCB, il a été constaté que le nombre de membres du conseil d'administration est très limité et risque de compromettre le processus de décision, en cas d'absence de l'un ou l'autre membre. Il s'agit donc d'efficacité et de garantie du processus de décision.

Je n'ai pas l'intention de proposer un nouvel élargissement dans les mois à venir.

Il n'y a pas de lien entre le nombre de sièges et la loi-programme.

06.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : J'aurais aimé avoir des éclaircissements en termes de représentation politique. Certains cumuls de fonctions me posent problème comme celui de Mme Edmée De Groeve, déjà présidente à la SNCB et à la BSCA et qui pourrait être mise en difficulté compte tenu de certains bruits qui circulent à son propos. Plus de transparence au sujet de l'éthique dans les nominations serait souhaitable.

L'incident est clos.

07 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le Rhin de fer" (n° 13646)

07.01 Patrick De Groote (N-VA) : Cette question a été retirée, le ministre ayant déjà répondu lors d'une réunion de commission précédente.

L'incident est clos.

08 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les travaux réalisés sous la piste de décollage à Zaventem" (n° 13653)

08.01 Michel Doomst (CD&V) : J'ai été passablement impressionné par le gigantesque engin de forage qui tente pour l'instant de relier le puits de départ de Brucargo à la grande gare de chemin de fer, tout cela dans le cadre du projet Diabolo. L'évolution des travaux est-elle conforme au calendrier ? Tout se passe-t-il comme prévu ? Quel est le planning pour la suite ?

08.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : M. Doomst a mis, avec beaucoup de talent et à juste titre, les mérites de ce projet en évidence. Il s'agit d'un engin de forage d'une longueur de 5,9 mètres, d'un diamètre de 8,3 mètres et d'une puissance de 600.000 watts. Le 10 avril a débuté le forage du premier des deux tunnels à voie unique sous les pistes de décollage et d'atterrissage de l'aéroport de Bruxelles, forage qui sera déjà terminé à la fin de la semaine prochaine. Le forage du second tunnel est prévu au cours de la deuxième moitié d'août 2009 et tous les travaux de forage devraient être achevés d'ici à la mi-novembre 2009. Ces activités de forage se déroulant sans anicroche, le retard actuel de trois mois par rapport au calendrier prévu des travaux sera quasi comblé. Si ça continue comme ça, tous les travaux seront terminés d'ici au 25 février 2012 et nous mettrons en service cette ligne de chemins de fer en juin 2012.

08.03 Michel Doomst (CD&V) : J'attends la suite des résultats sur le terrain. Ces travaux contribueront en effet à un désenclavement plus fluide d'un port économiquement très important.

L'incident est clos.

09 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "des gares RER supplémentaires à Schaerbeek" (n° 13655)

09.01 Michel Doomst (CD&V) : La commune de Schaerbeek réclame des gares RER supplémentaires à la Cage aux Ours et à l'avenue Rogier. Il s'agit de deux quartiers densément peuplés pour lesquels une liaison ferroviaire se révélerait apparemment très utile. L'implantation concrète n'aurait toutefois pas encore été étudiée. Le ministre est-il au courant de cette demande et celle-ci a-t-elle déjà été étudiée par la SNCB ? Une concertation à ce sujet a-t-elle déjà été menée avec la Région de Bruxelles-Capitale ?

09.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : La commune de Schaerbeek avait déjà, par le passé, demandé des gares RER supplémentaires sur son territoire. Le 9 juin dernier, j'ai reçu un courrier du bourgmestre faisant fonction de Schaerbeek demandant l'instauration d'un arrêt à la hauteur du croisement des avenues Rogier, Eisenhower et Dailly, ainsi qu'un arrêt à proximité de la place Verboeckhoven.

Le choix éventuel de nouveaux arrêts RER fait partie d'une étude réalisée dans le cadre de la convention RER. Cette étude a été demandée par le SPF Mobilité et Transport, en collaboration avec les quatre sociétés de transport public et l'ensemble des autorités régionales et fédérales concernées. Elle n'est pas encore entièrement clôturée. En la matière, il convient de trouver un équilibre entre l'offre de trains de la SNCB, d'une part, et une desserte correcte de Bruxelles et de sa périphérie, d'autre part, tout en respectant la vitesse commerciale et la fréquence des trains. Une extension illimitée du nombre de gares RER est dès lors impossible. Il appartient au demeurant aux représentants de la Région de Bruxelles-Capitale d'introduire ce type de demande auprès du groupe de pilotage de l'étude dont ils font partie.

09.03 Michel Doomst (CD&V) : Il faut en effet que Bruxelles inscrive la mobilité parmi ses principales priorités et aille voir ce qui se passe ailleurs.

Pouvons-nous encore espérer recevoir l'étude sur les nouvelles implantations avant la fin de l'année ?

09.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : L'année prochaine me semble une échéance plus réaliste car les perspectives dans ce dossier n'évoluent que progressivement.

L'incident est clos.

10 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'état d'avancement du dossier relatif à la construction d'un pont ferroviaire à Moerbrugge" (n° 13663)

10.01 Patrick De Groote (N-VA) : Dans le cadre de l'aménagement d'une troisième et d'une quatrième voie à Moerbrugge, Infrabel prévoit de procéder à la rénovation du pont de chemins de fer qui est situé dans la Moerbrugsestraat. C'est la raison pour laquelle la construction d'un pont de secours est actuellement envisagée. Où en est la construction de ce pont ? Comment ce nouveau pont sera-t-il construit ? Quand débiteront les travaux ? Deux semaines suffiront-elles pour installer un pont de secours ? Apparemment, il est aussi prévu d'élargir la voie. Qui supportera le coût de cet élargissement ? Pourquoi ce projet a-t-il été confié tout à coup à Tuc Rail et non à Infrabel ? N'y a-t-il rien d'inhabituel à cela ? Quand l'arrêté royal requis sera-t-il prêt ? L'aménagement d'une glissière de sécurité est-il également prévu ?

10.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : À propos du rail de sécurité éventuel, ce point devra être examiné plus avant.

10.03 Patrick De Groote (N-VA) : Je n'avais pas encore mentionné cet aspect dans ma question et j'y reviendrai dans ma réplique.

10.04 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Pour réduire le plus possible les nuisances, il a finalement été décidé de reconstruire le pont à l'endroit du pont existant. Il n'est plus question de pont et de passage à niveau provisoires. La Moerbruggestraat sera inaccessible pendant deux semaines à la suite de la construction du nouvel ouvrage. Pendant cette période, le pont existant sera détruit et le nouveau pont, avec son nouveau revêtement, sera placé. Les travaux sont prévus à la mi-2010 et la circulation sera déviée via Steenbrugge. Les accords nécessaires à cet effet ont été conclus avec toutes les parties concernées le 17 avril 2009. La commune a demandé que la voirie soit élargie aux abords immédiats du pont pour pallier les situations dangereuses, lorsque des véhicules se déplacent. Le mode de réalisation du nouveau pont permet aussi pareil élargissement. Pour l'élargissement des rampes d'accès, TUC Rail a examiné les possibilités et une solution technique a été trouvée. Celle-ci impose toutefois l'élimination de plantations par endroits. Infrabel et TUC Rail ont signalé, lors de la réunion de concertation avec la commune d'Oostkamp, que les travaux pourront être effectués simultanément et, éventuellement, dans le cadre d'un marché unique d'Infrabel, à condition de conclure un contrat précisant la répartition des coûts entre Infrabel et la commune, entre autres. La commune va examiner cette possibilité de financement partiel. Le point concernant le rail de sécurité devra être intégré dans les négociations sur l'élargissement de la voirie.

La gestion du projet d'élargissement de la troisième et de la quatrième voies sur la ligne 50A entre Gand et Bruges a été confiée à TUC RAIL dans le but de réduire de deux ans la durée requise pour l'exécution des travaux. Désormais, la mise en service de ces nouvelles voies est dès lors prévue en 2016 au lieu de 2018. TUC RAIL reprendra également à son compte de larges parties des études et/ou des réalisations d'Infrabel, dont la reconstruction du pont situé Moerbrugsestraat, à Oostkamp.

Infrabel a introduit le dossier de demande auprès du SPF Mobilité et Transports le 22 avril 2009. Ce dossier a été adressé au cabinet du secrétaire d'État Schouppe le 10 juin 2009.

10.05 Patrick De Groote (N-VA) : Je suis sceptique quant à la faisabilité de ce projet en deux semaines et je constate que la coordination globale est perfectible. En ce qui concerne le pont de la Moerbrugsestraat, est-il prévu d'y aménager des glissières de sécurité, tant sur le pont que le long de la voie ? Cela me paraît en effet indispensable pour des questions de sécurité.

10.06 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : Je ferai examiner ce point. Dans la mesure où il s'agit des glissières de sécurité en bordure de la voie, la commune sera évidemment contactée.

L'incident est clos.

11 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Clean et d'autres équipes de nettoyage" (n° 13667)

11.01 David Geerts (sp.a) : Depuis 2007, B-clean assure l'entretien des trains avec des équipes mobiles. De plus, d'autres équipes internes et externes de nettoyage effectuent l'entretien des gares et des environs des gares. Les conditions salariales et de travail des équipes externes sont évidemment différentes de celles des équipes internes. Quelle part du travail, en pour cent, est externalisée et pourquoi ? Quelle est l'évolution observée ces dernières années et a-t-on tendance à externaliser plus ? La réorganisation auprès de la SNCB permettra-t-elle de mettre du personnel à disposition pour l'entretien des gares ?

11.02 Steven Vanackere, ministre (en néerlandais) : La SNCB-Holding est responsable des 37 gares principales et mobilise 295 personnes pour en assurer le nettoyage, à l'exclusion de Brussels Airport. L'entretien des bureaux est de plus en plus souvent sous-traité à des entreprises privées. Seul le nettoyage des bureaux de Mons et de Charleroi est encore assuré par du personnel des chemins de fer. Le nettoyage des bureaux est essentiellement un travail manuel. Ces activités sont plus volontiers externalisées, le salaire horaire étant inférieur dans le secteur privé. Au total, 73 % des espaces sont entretenus par du personnel des chemins de fer, le reste l'étant par le secteur privé.

Infrabel-Réseau dispose de 35 *Network Intervention Teams* qui emploient leur propre personnel. Ces

équipes se chargent du nettoyage et des petits travaux de réparation aux arrêts non-gardés. Des entreprises extérieures sont sollicitées pour des travaux spécifiques, mais toujours à titre exceptionnel.

SNCB-Voyageurs National assure l'entretien de ses propres locaux dans les 37 gares exploitées par la holding et dans les 179 autres gares. Ces tâches sont accomplies par le personnel de la gare et par les brigades mobiles *B for you*. Occasionnellement, pour de grands travaux d'entretien ou des travaux d'entretien nécessitant du matériel particulier ou encore pour pallier des pénuries de personnel inopinées, la SNCB fait appel à des entreprises extérieures.

Environ 15 % de l'entretien des trains sont confiés à des entreprises extérieures. On observe une légère hausse pour la période 2007-2009, mais il n'y aura pas d'externalisations additionnelles. Une partie des travaux de nettoyage des trains est externalisée, parce que le nombre de nouveaux trains augmente, que le matériel est utilisé de manière plus intensive et qu'il faut effacer les graffitis. Des travaux de nettoyage doivent aussi être effectués dans des lieux où il n'y a pas de personnel SNCB disponible. Une partie du personnel a toutefois été intégrée dans les équipes de B-Clean depuis 2007. La possibilité de mobiliser du personnel pour l'entretien des gares est étudiée.

11.03 David Geerts (sp.a) : Il n'est donc plus envisagé d'externaliser davantage le nettoyage. C'était en effet un sujet d'inquiétude.

L'incident est clos.

12 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réglementation relative à l'utilisation de taxis lorsque les voyageurs ne peuvent arriver à destination" (n° 13668)

12.01 David Geerts (sp.a) : Lorsque les voyageurs sont dans l'impossibilité de rentrer chez eux parce qu'ils ont manqué la dernière correspondance ferroviaire ou que le retard d'un train leur a fait manquer la dernière correspondance de bus ou de tram, il leur est possible, bien que la procédure ne soit pas officielle, de prendre un taxi aux frais de la SNCB jusqu'à la destination pour laquelle un billet de train a été acheté. La règle relative aux taxis n'a pas été publiée officiellement et on ne voit pas non plus très clairement à qui il appartient d'actionner le dispositif.

Cette règle sera-t-elle rendue publique par les canaux d'information habituels ? Sera-t-elle étendue pour inclure la dernière correspondance de tram et/ou de bus ? Des procédures claires seront-elles fixées afin que les voyageurs puissent être acheminés à destination le plus vite possible ? Les entreprises de taxi obtiendront-elles aussi de plus amples informations ?

12.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Le régime applicable aux taxis peut être consulté sur le site internet de la SNB et aux guichets des gares. La SNCB juge superflu d'y consacrer une communication spécifique. Il n'est pas prévu de taxi lorsqu'une correspondance entre un train et un bus est supprimée.

LA SNCB applique une procédure claire en cas de suppression de la dernière correspondance ferroviaire de la journée. Lorsqu'un train accuse un retard trop important, la correspondance avec un autre train peut être supprimée. La décision en est prise par les responsables du trafic d'Infrabel et par le dispatching Voyageurs. C'est le sous-chef de gare de la gare où est supprimée la correspondance qui demande l'autorisation de recourir à des taxis au dispatching Voyageurs, lequel établit une carte destinée au chauffeur du taxi. Seuls les voyageurs en possession d'un titre de transport valable peuvent prendre place à bord des taxis qui les amène à la gare de destination. Les sociétés de taxis ne peuvent donc rouler pour le compte de la SNCB qu'après avoir été contactés par un membre du personnel de la SNCB et avoir reçu une telle carte.

12.03 David Geerts (sp.a) : Je ne suis pas d'accord qu'il faille une communication supplémentaire à propos de ce régime de taxis et la plupart des associations de voyageurs partagent ce point de vue. Il est logique que les voyageurs soient conduits à la gare de destination et non chez eux mais, fondamentalement, le problème est qu'il n'y a généralement plus de personnel dans les gares, tard le soir, pour régler de tels problèmes.

12.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je vais faire vérifier si la communication est suffisamment claire et s'il convient ou non d'adapter le site web.

L'incident est clos.

13 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'évaluation du programme SAP" (n° 13669)

13.01 David Geerts (sp.a) : Dans les ateliers centraux, la livraison du matériel pour la réparation des wagons est réglée par le biais du système SAP. Les défaillances de ce système constituent toutefois une source de frustration pour le personnel. Le système SAP fait-il l'objet d'une évaluation permanente ? Quel suivi est-il réservé aux défaillances signalées par le personnel des ateliers ?

13.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Le programme SAP a été l'objet d'une évaluation permanente dès son lancement, le 5 janvier 2009. Son démarrage a été précédé d'une préparation de seize mois au cours de laquelle il a été procédé à une analyse fouillée des besoins, à des tests intensifs ainsi qu'à de nombreuses formations. Durant les premiers mois de 2009, des spécialistes SAP ont assuré un encadrement très étoffé dans chacun des cinq ateliers pour améliorer les connaissances pratiques de plus de neuf cents utilisateurs. En outre, quantité de paramètres en rapport avec les données SAP ont déjà été améliorés. Aujourd'hui, un appoint est encore assuré, et des réunions périodiques avec les responsables des ateliers ainsi que la rédaction de rapports permettent de continuer à améliorer l'utilisation du SAP.

Toutes les demandes d'amélioration du système SAP sont enregistrées dans l'application informatique Solution Manager. Une équipe de spécialistes SAP est disponible en permanence pour remédier à d'éventuelles déficiences. Au début du mois de juin, 3.560 demandes d'amélioration avaient été recensées depuis le démarrage de la production. Depuis, une solution a déjà été trouvée dans 3.252 cas.

Je voudrais ajouter que SAP signifie *Systeme, Anwendungen, Produkte in der Datenverarbeitung*. Ce système allemand, extrêmement fiable, est un système fantastique car il offre d'énormes possibilités, à condition de déployer les efforts requis pour apprendre au personnel à se familiariser avec lui.

13.03 David Geerts (sp.a) : Je comprends qu'on déploie des efforts pour rayer les maladies infantiles du système.

L'incident est clos.

La **présidente** : La question n° 13670 de M. Henry est sans objet.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 36.