

arbeidsmarkt en de concurrentiestrijd tussen de verschillende bedrijven.

Hoe kijkt u naar de toekomst van die tewerkstelling? Is statutaire tewerkstelling voor u de norm? Zijn de NMBS en Infrabel vragende partij om de statutaire aanwervingen te behouden of opteren zij eerder voor contractuele?

Wat is de verhouding tussen het aantal contractuelen en statutairen, zowel bij de NMBS als bij Infrabel?

16.02 Minister **Georges Gilkinet**: Mevrouw Vindevoghel, de aanwerving van personeel door de spoorwegen wordt wettelijk geregeld door de wet van 23 juli 1926. In dat kader zijn door de NMBS en Infrabel zowel statutaire als contractuele aanwervingen mogelijk. U weet dat ik enorm veel waarde hecht aan al het treinpersoneel, alle vrouwen en mannen die zich dag na dag bij zowel de NMBS als Infrabel inzetten om de treinen in ons land te laten rijden. Zij vormen samen de hoeksteen van ons spoorvervoer. Hun welzijn heeft voor mij dan ook de allerhoogste prioriteit, net zoals een degelijk werkkader en goede arbeidsomstandigheden. Dat is wat voor mij hier aan de orde is.

Wat uw laatste vraag betreft over de verhoudingen vandaag bij de NMBS en Infrabel inzake contractuelen en statutairen kan ik u de volgende cijfers meegeven. De dato 28 april 2022 bedroeg het percentage contractuelen voor de NMBS 9,9 % en voor Infrabel 14,6 %.

16.03 **Maria Vindevoghel** (PVDA-PTB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad heel belangrijk dat de mensen een goed contract hebben. Wij zijn voorstander dat de mensen een statutair contract behouden. We mogen de geschiedenis daarvan niet vergeten. Ik onthoud het voorbeeld van iemand bij Skeyes die mij zei dat het belangrijk was om een statutair contract te hebben omdat zij soms tegen commerciële doeleinden moeten ingaan. Als er bijvoorbeeld problemen zijn met een vliegtuig, moet een techniker kunnen beslissen dat het vliegtuig niet mag vertrekken. Het feit dat statutaire jobs bestaan, maakt dat mensen kunnen beslissen in moeilijke situaties en toch hun job kunnen behouden. Wij zijn dus voorstander van het behoud van statutaire contracten.

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

De **voorzitter**: De heer Wollants is niet aanwezig,

dus we zullen het einde van de vergadering afwachten om te beslissen over zijn samengevoegde vragen nrs. 55026995C en 55026997C. Hetzelfde geldt voor vraag nr. 55027028C van de heer Aouasti.

17 **Question de Nicolas Parent à Georges Gilkinet (VPM Mobilité) sur "Le projet circuit court dans les gares" (55027037C)**

17 **Vraag van Nicolas Parent aan Georges Gilkinet (VEM Mobilité) over "De ondersteuning van de korte keten via afhaalpunten in stations" (55027037C)**

17.01 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): *En janvier 2021, je vous interrogeais sur un projet lancé par la SNCB visant à soutenir les circuits courts et les producteurs locaux au sein des gares. Malgré la situation sanitaire, le projet a démarré en mai 2021 et doit être prochainement évalué. Quatre gares en font partie : Ottignies, Lièges-Guillemins, Gand Saint-Pierre et Braine-le-Compte. A l'issue de la période test, le projet pourrait être élargi à d'autres gares.*

Ce projet peut s'intégrer dans la vision « gare vivante », utile notamment pour renforcer l'attractivité des petites et moyennes stations.

Voici donc mes questions :

- La SNCB dispose-t-elle déjà de résultats provisoires ? Quels sont-ils ?

- Une extension du projet est-elle prévue vers les gares moyennes ou rurales ?

- Quels sont les retours des producteurs au niveau client et des conditions contractuelles ?

17.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Des gares vivantes et intégrées dans leur environnement sont un ingrédient indispensable pour améliorer l'expérience des voyageurs. C'est pour cela qu'elles font intégralement partie de la Vision Rail 2040 récemment adoptée par le gouvernement mais également du futur contrat de service public avec la SNCB.

Malgré le contexte sanitaire compliqué, nous avons pu lancer l'année dernière avec la SNCB un projet de circuit court dans les gares consistant en des points de retrait d'aliments produits localement. Étant donné que les contrats couraient jusque fin avril, le bilan de ce projet est en cours de finalisation. Si un premier bilan positif a déjà pu être tiré en termes d'intérêt pour ce type de service, un bilan détaillé doit encore être

discuté avec les partenaires. Celui-ci prendra naturellement en considération les contextes sanitaire et économique très particuliers dans lesquels le test s'est déroulé, soit la période de la pandémie.

La SNCB a recueilli les intérêts et analyse actuellement la suite à y donner sur la base des enseignements de la phase test.

Je suivrai comme vous l'évaluation de ce projet avec grand intérêt et nous en tirerons les conclusions quant à son éventuelle extension.

17.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Nous attendons le rapport détaillé et nous vous réinterrogerons sur ce dossier important pour l'avenir des gares.

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

Le **président**: La question n° 55027047C de Mme Kim Buyst est transformée en question écrite.

18 **Samengevoegde vragen van**

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De waterstoffrein in het energiepakket van de federale regering" (55027078C)

- **Christophe Bombled** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De toekomst van de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen" (55027175C)

- **Tomas Roggeman** aan **Georges Gilkinet** (VEM Mobiliteit) over "De elektrificatie van de spoorlijn Ronse-Gent" (55027479C)

18 **Questions jointes de**

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "Le train à hydrogène dans le paquet énergétique du gouvernement fédéral" (55027078C)

- **Christophe Bombled** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'avenir des lignes de chemin de fer non électrifiées" (55027175C)

- **Tomas Roggeman** à **Georges Gilkinet** (VPM Mobilité) sur "L'électrification de la ligne ferroviaire Renaix-Gand" (55027479C)

18.01 **Christophe Bombled** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, parmi les 10 % de voies de chemin de fer non électrifiées en Belgique figurent celles des lignes 132 et 134, entre Charleroi-Sud et Couvin. Sachant en outre que les locomotives diesel émettent beaucoup de CO₂, il est opportun de trouver une alternative.

Monsieur le ministre, une date est-elle programmée pour la suppression de l'utilisation des locomotives diesel en Belgique?

L'électrification des lignes 132 et 134 est-elle techniquement envisageable étant donné la présence de trois tunnels anciens et fort étroits, et de l'observatoire magnétique de Dourbes?

Le coût financier de l'électrification des dernières lignes de chemin de fer qui ne le sont pas a-t-il été estimé? Dans l'affirmative, à combien s'élève-t-il?

La piste des trains avec batterie a-t-elle été étudiée? Dans l'affirmative, pourrait-elle être retenue? Le problème d'autonomie limitée ne représenterait-il pas un obstacle pour la mise en application?

Suite à des contacts intensifs entre le SPF Mobilité, Infrabel, la SNCB et le bureau d'étude Transport & Mobility Leuven, un rapport final sur le remplacement de la traction diesel sur les lignes 58, 82, 86, 122, 132, 134, 21C, 55 et 204 devait être publié. Cette publication a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative est-elle consultable et quelles en sont les conclusions?

Enfin, une solution ne serait-elle pas de convertir les moteurs diesel pour les adapter à l'hydrogène et au biogaz? Cette possibilité a-t-elle déjà été étudiée? Si oui, quelles sont les conclusions de l'étude?

18.02 **Georges Gilkinet**, ministre: Monsieur Bombled, comme vous le savez, cette ligne entre Charleroi et Couvin m'est chère, comme toutes les autres lignes voire plus encore. Nous y avons réalisé des investissements notamment pour permettre le transport par train, qui est le meilleur des modes de transport, de marchandises extraites de carrières qui jouxtent cette ligne, ce qui assure un avenir à cette ligne de voyageurs importante au sortir de Charleroi.

Le train est le moyen de déplacement écologique par excellence. C'est encore plus vrai en Belgique, notre réseau étant l'un des mieux électrifiés d'Europe avec plus de 90 % du réseau qui est électrifié.

L'étude à laquelle vous faites référence a été réalisée pour le compte du SPF Mobilité par Transport & Mobility Leuven. Elle est disponible depuis février 2021 sur le site du SPF ainsi que sur le site web du bureau d'étude. Cette étude d'excellente qualité fait la distinction entre le réseau ferroviaire utilisé pour les trains de