

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

du

MERCREDI 7 MARS 2012

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 7 MAART 2012

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 10.23 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 10.23 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'homologation des rames Desiro" (n° 9385)

01 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de homologatie van de Desirotreinstellen" (nr. 9385)

01.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, la SNCB a acquis de nouvelles automotrices Desiro. Plusieurs rames Desiro ont déjà été homologuées en Belgique. Cependant, différentes sources me confirment que ce matériel n'a pas été homologué par les autorités luxembourgeoises, étant donné qu'aucun dossier d'homologation n'a apparemment été introduit auprès d'elles.

Il était pourtant prévu de mettre ces rames en circulation sur l'axe Athus-Meuse jusqu'au Grand-Duché de Luxembourg. Je rappelle également qu'une partie de l'entretien de ces rames doit se faire à Stockem qui fait partie d'Arlon, chef-lieu de la province du Luxembourg.

Monsieur le ministre, disposez-vous d'informations plus précises sur cette situation? Quelles seront les incidences en Belgique de la non-homologation des rames Desiro par les autorités luxembourgeoises? La Belgique demandera-t-elle au Grand-Duché de Luxembourg l'homologation de ces rames? Si oui, quand? Si non, pourquoi?

01.02 Paul Magonne, ministre: Monsieur Arens, l'offre Virton-Rodange-Athus-Arlon est assurée des autorails diesel du modèle AR41, qui sont autorisés sur le réseau luxembourgeois jusqu'à Rodange. Ces trains effectuent le parcours Virton-Rodange, où une correspondance est assurée par des trains CFL vers Luxembourg-Ville et ensuite Athus et Arlon. À partir de décembre, les CFL mettront en service la ligne Pétange-Luxembourg via Dippach, à double voie. Cette extension de capacité va permettre aux CFL d'augmenter leur offre en faisant circuler deux trains par heure entre Luxembourg et Athus au moyen de cette ligne directe.

Compte tenu du fait que la SNCB va équiper les autorails 41 de la TBL1+ et qu'ils ne pourront plus circuler sur le réseau luxembourgeois en raison d'une incompatibilité des systèmes de signalisation, son offre sera adaptée afin de garantir les bonnes correspondances vers le Grand-Duché à Athus au lieu de Rodange, tout en maintenant les possibilités actuelles en service intérieur.

Dès lors, l'offre entre Virton, Athus et Arlon sera réorganisée comme suit à partir du mois de décembre. Les trains au départ de Virton iront à Athus au lieu de Rodange, puis circuleront vers Arlon. À Athus, les trains SNCB seront en correspondance en six minutes avec les trains CFL qui vont à Luxembourg-Ville via Dippach. Vu que les trains ne passeront plus par Rodange, les temps de parcours entre Virton et Arlon seront également réduits de dix minutes environ. Par ailleurs, le tronçon de la frontière belgo-luxembourgeoise bénéficiera d'aménagements majeurs: l'entrée en service de l'ETCS en novembre 2013 et

le basculement de la tension caténaire de 3 000 volts vers 25 000 volts ainsi que la mise hors service de l'ancien système national d'aide à la conduite à la fin 2016.

Les automotrices Desiro étant équipées de systèmes modernes de sécurité ETCS – avec une activation de la fonction TBL1+, qui est donc dépourvue du système luxembourgeois, appelé à disparaître à la fin 2016 -, la SNCB a introduit une demande auprès du constructeur en vue de faire homologuer les automotrices au Luxembourg pour la fin 2013 au plus tard, date à laquelle l'ETCS entrera en service sur le réseau luxembourgeois.

Pour résumer, ce dossier illustre clairement la nécessité d'un système de sécurité interopérable. En effet, en l'absence de celui-ci, c'est une adaptation du service convenue d'après les CFL qui permettra de continuer à offrir une liaison vers le Luxembourg.

À la fin 2013, date à laquelle le réseau luxembourgeois devra être équipé d'un tel dispositif, le constructeur cherchera à faire homologuer les Desiro pour ce même réseau, étant donné qu'elles sont également dotées d'ETCS de niveau 1.

01.03 Josy Arens (cdH): Je remercie le ministre pour sa réponse très complète et très claire.

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

02 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la prise en compte par la SNCB de la mobilité des cheminots" (n° 9320)

02 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door de NMBS niet verdisconteerde gevolgen van de wijziging van de dienstregeling voor de mobiliteit van het spoorwegpersoneel" (nr. 9320)

02.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, comme cela a déjà été évoqué au sein de notre commission et ailleurs, les changements horaires décidés par la SNCB provoquent des situations invraisemblables. Nous avons moins parlé des conséquences de ces modifications sur le travail des cheminots. Certains d'entre eux arrivent en retard à leur poste. Beaucoup sont contraints de reprendre la voiture. Ainsi, par exemple, les cheminots qui habitent Jemelle et qui rejoignent la cabine de signalisation de Libramont en train n'arrivent plus avant 6 h 26 alors qu'auparavant, ils relevaient l'équipe de nuit avant 6 h 00.

Monsieur le ministre, comment les conséquences des changements horaires sur le personnel de la SNCB ont-elles été traitées? Des séances d'informations ont-elles été programmées? Quelles solutions et quelles compensations la SNCB propose-t-elle aux cheminots qui sont contraints de reprendre la voiture pour rejoindre leur lieu de travail? Les cheminots se plaignent régulièrement d'un manque de communication de la part de leur hiérarchie. La SNCB est-elle consciente de ce phénomène? Comment souhaite-t-elle le régler?

02.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, cher collègue, comme signalé lors de la précédente commission, les adaptations horaires survenues le 11 décembre 2011 sur la ligne 162 découlent des contrats liés à la poursuite des travaux de modernisation de l'axe Namur-Luxembourg.

Les conséquences des dernières adaptations horaires sont globalement très limitées au niveau du réseau pour ce qui concerne le personnel. Il est cependant exact que pour certains cas précis, comme celui de la liaison matinale Jemelle-Libramont, les agents concernés doivent modifier leurs habitudes. Infrabel m'informe qu'à ce jour, elle n'a pas reçu de plainte officielle à ce sujet.

Il faut savoir également qu'en octobre 2011, ce train avait déjà subi, dans le cadre spécifique des travaux, une adaptation horaire, à savoir l'arrivée à Libramont à 6 h 10 qui n'avait pas engendré de remarque de la part du personnel.

En outre, malgré le changement horaire, la SNCB observe, sur base des chiffres Ibis, une nouvelle hausse de clientèle sur l'ensemble du trajet de ce train. Ainsi, on est passé pour Jemelle-Libramont de 19 à 24, pour

Libramont-Arlon de 139 à 164, pour Arlon-Luxembourg de 265 à 283, ce qui représente une croissance de 5 à 10 % environ. Les mesures prises au niveau des changements horaires semblent, dès lors, globalement bonnes.

Par ailleurs, il faut signaler que, dans le cadre de la mission de service public dévolue à la SNCB, l'offre doit être définie en fonction du grand nombre de voyageurs et de leurs déplacements.

Dans le cas précis, Infrabel m'informe qu'il n'y a pas eu de séance spécifique d'information. Toutefois, le Groupe m'a fait savoir que de nombreux moyens sont actuellement mis en œuvre pour assurer une communication efficace à l'adresse du personnel pour ce qui concerne les activités inhérentes à la direction Réseau et au Groupe SNCB en général (séances d'information, messages via les canaux informatiques, etc.).

La réglementation générale applicable pour l'ensemble du personnel de la SNCB Holding est de stricte application à Infrabel Réseau pour ce qui concerne l'octroi d'indemnités en cas d'utilisation du véhicule personnel. Aucune indemnité n'est prévue dans de telles circonstances pour les agents titulaires d'un poste, ceux-ci devant prendre leurs dispositions pour assurer les prestations prévues.

02.03 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

03 Question de M. Olivier Destrebecq au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les retards des trains" (n° 9558)

03 Vraag van de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinvertragingen" (nr. 9558)

03.01 Olivier Destrebecq (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, suite à la demande émanant des utilisateurs du rail, la SNCB a conclu un accord avec un fournisseur d'accès à internet en vue de développer le wi-fi dans 71 gares du pays. En cela, l'effort déployé par la SNCB pour satisfaire ses clients est louable. Je crois cependant que si la SNCB souhaitait réellement améliorer son offre de manière qualitative, elle entendrait les critiques récurrentes des usagers à propos de la ponctualité.

Monsieur le ministre, j'ai bien conscience du fait que la ponctualité des trains est souvent mise en cause. Cependant, les retards et les problèmes de correspondance ont un impact concret sur les navetteurs qui perdent parfois des heures de travail. Le train et les transports en commun relèvent du service public, il nous revient donc de garantir leur efficacité.

Tous les usagers se plaignent de ces retards, quelle que soit la période du jour ou de l'année ou quelle que soit la région. Je présume que vous vous êtes déjà attelé à trouver des solutions en concertation avec la SNCB. Aussi, c'est avec plaisir que j'écouterai vos propositions en vue d'améliorer la ponctualité.

En outre, j'attire votre attention sur l'absence d'information, qui est une pratique courante à la SNCB. Il n'est pas rare d'entendre les usagers se plaindre du manque de communication de la SNCB en cas de perturbation du réseau. À titre d'exemple, des trains sont fréquemment annulés à la Gare Centrale sans que l'usager sache pourquoi. Cette situation n'est pas logique et doit donc changer. Je vous demande d'intervenir pour rectifier le tir.

D'une manière plus globale, je crois qu'il y a lieu de mener une réflexion de fond sur la structure même de la SNCB. Je reste persuadé qu'une réorganisation structurelle s'impose. Il est clair que des économies pourraient ainsi être faites et que les moyens humains et financiers pourraient être déployés de façon plus rationnelle.

Monsieur le ministre, un audit externe global s'impose sur l'ensemble de l'organisation de la SNCB et sur le service offert aux usagers. Cela permettrait de disposer de données scientifiques pour aider le gouvernement à apporter des solutions adéquates et efficaces aux problèmes récurrents de ponctualité et de confort.

C'est ce que j'avais écrit dans ma question lorsque je l'ai déposée. Depuis lors, j'ai lu avec beaucoup d'attention certaines de vos déclarations allant dans ce sens. En effet, vous avez annoncé, il y a peu dans les médias, qu'une solution interviendrait après qu'une réflexion de fond soit menée sur la structure de la SNCB.

03.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Destrebecq, en 2012, la structure du Groupe SNCB sera réformée comme l'a annoncé le gouvernement et le timing s'y prête parfaitement. Le secteur ferroviaire belge est un secteur original. Il se caractérise par une structure holding, qui représente un caractère intégré, et en même temps est soumis à une forte pression entre le gestionnaire de réseau et l'opérateur.

Au niveau européen, le *recast*, c'est-à-dire la révision du premier paquet ferroviaire, est aujourd'hui marqué par un premier débat sur l'équilibre à trouver plus ou moins d'intégration dans les chemins de fer. Même si la structure belge en holding a été, à plusieurs reprises, considérée comme conforme et validée par la Commission européenne, nous devons profiter de cette occasion pour apporter des améliorations à notre modèle. La même évaluation est effectuée, aujourd'hui, dans tous les États membres. À nous de confronter nos expériences et de nous en enrichir.

Dans le même temps, il ne faut pas nous voiler la face. L'organisation actuelle a été et est encore souvent montrée du doigt pour le manque de qualité du service offert aux clients et c'est en raison de cette perte de qualité que la légitimité de notre structure est aujourd'hui contestée. Certes, tout ne sera pas résolu avec la structure, mais la réforme de la structure peut tout de même apporter des réponses à un certain nombre de problèmes auxquels les sociétés du Groupe SNCB font face.

La SNCB-Holding plaide en faveur d'un perfectionnement rationnel, équilibré de notre structure afin d'arriver à un modèle qui garantit un meilleur service à un moindre coût au client et au contribuable, un modèle qui est davantage en concordance avec les réalités opérationnelles et économiques du secteur ferroviaire et un modèle basé sur un consensus général, qui lui assure une stabilité sur le long terme plutôt qu'une permanente remise en question.

Pour ce qui concerne plus spécialement la régularité du trafic ferroviaire, le plan d'action commun entre SNCB, Infrabel et AD Little prévoyait une lente amélioration de celle-ci et non un objectif spectaculaire. La tendance à la baisse est actuellement arrêtée et une légère amélioration, très superficielle, est perceptible.

Plusieurs des actions nécessitent du temps avant qu'elles puissent avoir une influence. C'est certainement le cas, par exemple, des actions relatives à l'achat du matériel roulant ou à l'amélioration de l'infrastructure.

L'an dernier, un certain nombre de facteurs externes ou non ont partiellement réduit les efforts consentis. Ainsi, pour ce qui est des travaux, malgré les temps régulateurs prévus, certains effets dus aux possibilités d'exploitation réduite ont amplifié d'autres incidents et problèmes tels l'incendie de la cabine de signalisation d'Etterbeek, des obstacles dans les caténaires, des avaries aux caténaires occasionnées par des grues de chantier, des déraillements d'engins de travaux. De nombreux travaux ayant actuellement lieu sur le réseau, les conséquences négatives en termes d'incidents et donc sur le trafic sont plus nombreuses qu'en temps normal.

Des phénomènes qui, dans le passé, étaient moins fréquents comme des actes de malveillance du type vol de câbles, fléau pour la SNCB ou des balades le long des ou sur les voies, sont en croissance et expliquent aussi ces difficultés en matière de ponctualité.

Il reste un autre phénomène profondément regrettable: les suicides. Les retards qui leur sont dus sont les plus élevés depuis 2006. Leur augmentation est importante en 2011 et nombre de questions ont déjà été posées à ce sujet; je voudrais rappeler que c'était en parallèle au taux moyen de suicides dans le pays, ce n'est pas un phénomène propre à la SNCB.

Le plan d'action ponctualité doit être réalisé de façon intégrale, des priorités sont fixées, le plan est en permanence évalué et, si nécessaire, des adaptations sont apportées.

En ce qui concerne l'information, tout est mis en œuvre pour la rendre correcte, fiable et communiquée à temps. Les annonces diffusées en gare sont effectuées par les speakers qui travaillent dans les cabines de signalisation. Ces annonces sont régies par des directives spécifiques. En cas de perturbation, les conséquences ou les causes ne sont pas toujours immédiatement connues par le personnel du poste de

signalisation. Les causes de suppression sont donc communiquées par le speaker au fur et à mesure qu'elles sont à sa disposition.

Enfin, pour améliorer la qualité de ces annonces, diverses actions sont entreprises au sein d'Infrabel: des contrôles internes et externes sont effectués, les speakers reçoivent des formations permanentes et spécifiques, les plaintes sont traitées par une seule cellule spécifique qui les transmet au service concerné et un nouveau système d'annonce modernisé sera progressivement installé sur l'ensemble du réseau; il est déjà en service dans certaines grandes gares comme celles de Malines, Charleroi et Louvain.

03.03 Olivier Destrebecq (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, que dire après une réponse aussi complète? Si de la théorie, on peut passer à la pratique, dans un délai estimé à court ou moyen terme, la SNCB ne peut que se sentir revalorisée et renforcée. Le service à offrir aux usagers ne peut aller qu'en s'améliorant.

Me voilà rassuré. J'espère, d'ici quelques mois, pouvoir vous remercier et vous féliciter de votre efficacité auprès de la SNCB à l'égard des évolutions indispensables à la rendre plus concurrentielle et opérationnelle.

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

De **voorzitter**: De heer Veys is nog niet aanwezig en wij vervolgen onze agenda.

04 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Leen Dierick** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de defecte trein op de spoorlijn Dendermonde-Brussel" (nr. 9573)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de grote hinder op de spoorlijn Dendermonde-Brussel door een defecte trein" (nr. 9598)

04 **Questions jointes de**

- Mme **Leen Dierick** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la circulation d'un train défectueux sur la ligne ferroviaire Termonde-Bruxelles" (n° 9573)

- M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'encombrement de la ligne Termonde-Bruxelles à la suite d'un train défectueux" (n° 9598)

04.01 Leen Dierick (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op maandag 12 februari vond een incident plaats op de spoorlijn Dendermonde-Brussel. Tussen Opwijk en Asse was een trein stilgevallen. Een defect aan de locomotief had tot gevolg dat ongeveer 800 treinreizigers meer dan tweeënhalf uur vastzaten. Het grootste deel van de reizigers kon na tweeënhalf uur overstappen op een andere trein op een tweede spoor. De laatste 100 werden een uur later door een hulp trein weggebracht.

De avondspits tussen Brussel en Dendermonde verliep heel chaotisch. Alle piekurtreinen werden afgeschaft en de resterende treinen reden met een gemiddelde vertraging van 30 minuten.

Mijnheer de minister, kunt u het verloop van de feiten schetsen vanaf de vaststelling van het defect tot de finale oplossing? Hoe verliep de communicatie binnen de NMBS? Waarom heeft het zolang geduurd om de reizigers te evacueren? Tweeënhalf uur vastzitten op een trein is immers geen sinecure.

Bestaat er in geval van treinpanne een evacuatieplan dat het mogelijk maakt de mensen sneller uit hun benarde situatie te bevrijden? Hoe is de communicatie ten aanzien van de reizigers verlopen?

Ten slotte, voorziet de NMBS in een compensatie voor de gestrande reizigers? Bent u van mening dat de NMBS in het kader van de klantvriendelijkheid zelf een initiatief zou moeten nemen om de compensatieregeling aan de reizigers kenbaar te maken?

04.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Dierick, ik heb hier voor u een gedetailleerd verslag met het verloop van de feiten.

De communicatie binnen de NMBS is goed verlopen. Zowel RDV — Reizigers Dispatching Voyageurs —, de lokale regelaar B-Mobility als de plaatselijke verantwoordelijken stonden permanent met elkaar in verbinding.

Beide interventieploegen, zowel vanuit Denderleeuw als Dendermonde, moesten zich in volle ochtendspits verplaatsen. De treinbestuurder heeft een tweede poging ondernomen om te rijden en heeft zich uiteindelijk om 08.52 uur opnieuw in nood verklaard. Het is slechts vanaf dat ogenblik reglementair toegelaten om de veiligheidsprocedures toe te passen.

Het incident op lijn 60 Dendermonde-Brussel deed zich voor in volle baan. Wij kunnen de reizigers niet zomaar op het spoor toelaten zonder maatregelen te nemen ten opzichte van het overige treinverkeer. Hiervoor moeten dus strikte veiligheidsprocedures worden toegepast.

Sinds november 2011 beschikt de NMBS over een nieuw intern nood- en interventieplan dat de maatregelen omvat die de NMBS neemt om haar klanten en personeel bij te staan bij incidenten zoals vertragingen, ongevallen, enzovoort, en noodsituaties die de dienstverlening in het gedrang brengen.

Wat de communicatie met de reizigers betreft, kan ik het volgende zeggen. Tijdens het incident heeft de treinbegeleider de reizigers op regelmatige basis geïnformeerd via de geluidsinstallatie. Daarnaast heeft het personeel van de regio informatie verschaft over de evacuatiwijze en in Merchtem de nodige informatie gegeven over de alternatieven om hun reis voort te zetten.

De compensatieregeling voor treinvertragingen is van toepassing voor de gestrande reizigers. De compensatieregeling is bij de reizigers normaal gezien voldoende gekend. Tussen 2009 en 2011 is het aantal aanvragen immers verviervoudigd en het uitgekeerd bedrag vermenigvuldigd met tien.

04.03 Leen Dierick (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord en voor uw verslag dat ik straks wel zal krijgen.

Vooraf wilde ik dat incident aangrijpen omdat het geen alleenstaand feit is. Bijna wekelijks of soms zelfs dagelijks doen er zich problemen voor op de lijn 60. Ofwel gaat het om overvolle treinen waarop de mensen rechtstaan of moeten wachten omdat zij er niet bij kunnen, ofwel gaat het om vertragingen door defecten aan het spoor of aan de trein zelf.

Dat incident wilde ik aangrijpen om nogmaals aandacht te vragen voor de zeer belangrijke spoorlijn Dendermonde-Brussel. Dagelijks gebruiken duizenden mensen deze cruciale verbinding voor de regio Dendermonde, maar ook voor de regio Waasland. Daarom vraag ik met aandrang om dat dossier ter harte te nemen.

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

05 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tweede spoorontsluiting ter hoogte van de stad Lier en de mogelijke onteigeningen" (nr. 9661)

05 Question de M. Bert Wollants au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le deuxième désenclavement ferroviaire à hauteur de la ville de Lierre et les éventuelles expropriations" (n° 9661)

05.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in het licht van de tweede spoorontsluiting worden de twee tracés momenteel volgens de plan-MER-procedure op infomarkten voorgesteld. Zo ook in mijn eigen stad Lier. Het eerste tracé, een boortunnel van een zestiental kilometer en vijftien meter onder de grond, gaat van Schoten of Merksem door Ranst en Emblem en komt boven in Kessel. Het tweede tracé volgt vanaf Wommelgem ondergronds de nieuw aan te leggen Krijgsbaan en sluit vanaf Mortsel aan op de bestaande spoorlijn 15 Berchem-Lier. Die wordt ontdebeld. Nieuwe en bestaande sporen komen zo in een sleuf te liggen die deels overdekt en deels open wordt afgewerkt.

Het tweede tracé zorgt voor heel wat onteigeningen in het centrum van Lier. De Vlaamse regering neemt pas op het einde van dit jaar een trajectbeslissing en Infrabel kan dus nog geen definitieve plannen voorleggen maar desondanks wonen er heel wat ongeruste inwoners langs die lijn. Op kaarten van Infrabel staan zowel de nieuwe infrastructuur als de werfzone die zal moeten worden onteigend alsook

dwarsdoorsnedes. Sommige mensen moeten vaststellen dat hun huis er niet meer op staat. Dat is natuurlijk even slikken, zeker omdat zij zoals iedereen niet meer dan een algemene uitnodiging hebben ontvangen. Die plannen zorgen ervoor dat alles op vlak van renovatie, verbouwing en verkoop in die straten is stilgevallen. Niemand wil nog investeren in een huis dat er binnenkort misschien niet meer staat.

Ik heb zelf na aandringen bij Infrabel een aantal plannen bekeken. Het gaat niet over enkele huizen. Het gaat over tientallen huizen, een schoolgebouw, een sportclub en een KMO. De onzekerheid die de buurt nu treft is absoluut niet verwonderlijk. Iedereen is heel ongerust.

Men zou die onzekerheid kunnen beperken door heel goed te communiceren wat er exact kan gebeuren, bijvoorbeeld door bepaalde mensen uitsluitend te geven dat ze zeker niet in de werfzone zitten. Een aantal mensen uit de straat zijn heel ongerust omdat ze hebben gehoord dat er wordt onteigend, ook al is op de plannen aangeduid dat zulks voor hen zeker niet het geval is.

Zult u meer duidelijkheid scheppen voor die betrokken bewoners? Zo ja, op welke manier? Kan dat door het ter beschikking stellen van die plannen?

Bent u zich er van bewust dat de voorstelling van die tracés onzekerheid en zelfs paniek veroorzaken? Het leven van de mensen in de perimeter staat op dit moment stil. Ik heb enkele van hen aan de lijn gehad. Elke mogelijke renovatie wordt stilgelegd omdat ze niet weten of hun huis er binnen enkele jaren nog zal staan.

Hoe zult u in de toekomst proberen om dat zoveel mogelijk te vermijden en dit soort paniekreacties te voorkomen?

05.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Wollants, in de eerste plaats wenst Infrabel te benadrukken dat er nog geen concrete beslissing genomen is met betrekking tot een tracé voor de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen. Infrabel kiest ervoor, in het raam van maximale burgerparticipatie, om reeds in een zo vroeg mogelijk stadium van de procedure de burger bij de besluitvorming te betrekken, ook al is het project nog maar louter in grote lijnen afgebakend. De voorliggende plannen betreffen immers voorlopige ontwerpen van een plan.

In al haar communicatie aan de bewoners benadrukt Infrabel ook dat het nog maar om een studie gaat waarbinnen verschillende varianten mogelijk zijn. De algemene reacties van de burgers op dat concept mochten wij tot nu toe als positief ervaren. Zo werden in het raam van de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen reeds in maart, mei en november 2011 voorafgaande infomomenten georganiseerd voor de steden en gemeenten, alsook voor het georganiseerde middenveld. Op dit moment vinden vijf reizende infomarkten plaats voor alle buurtbewoners van 11 steden en gemeenten, in het kader van de opstart van de plan-MER-procedure voor de projecten E313 en E34 en voor de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen.

In de eerste fase van het plan-MER-proces wordt de nota publieke consultatie opgemaakt, waarin de te onderzoeken alternatieven en milieueffecten bepaald worden. Voor de NPC van de tweede spoortoegang werden door de MER-deskundigen twee tracés voorgesteld. Die NPC wordt ingediend bij de dienst MER. Na de volledigheidverklaring zal die nota gedurende 30 dagen voor het publiek ter inzage gelegd worden. Voor de plan-MER's van de E313 en de E34 en van de tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen werden de NPC's volledig verklaard door de dienst MER. De openbare kennisgeving en de terinzagelegging zullen plaatsvinden van 12 maart tot 30 april 2012.

Gelet op de complexiteit van de twee dossiers en om aan de burger voldoende tijd voor inspraak te geven, wordt in iets meer dan een maand voorzien. De Vlaamse overheid zal, op basis van de binnengekomen reacties, suggesties en bemerkingen van de burgers en alle betrokken instanties, vervolgens de richtlijnen opstellen voor de opmaak van het MER-plan. Op basis daarvan kan dan het definitieve milieueffectenrapport worden opgesteld.

Deze openbare kennisgeving is niet als dusdanig bedoeld om bezwaarschriften in te dienen. De terinzagelegging is in hoofdzaak bedoeld om de burgers inspraak te geven over de inhoud en de aanpak van het MER. De eigenlijke plan-MER's dienen te worden goedgekeurd door de dienst MER van de Vlaamse overheid. Deze dienst zal toetsen of het rapport op voldoende wijze gevolg heeft gegeven aan de opgestelde richtlijnen.

Een paar weken geleden hebben Infrabel en Agentschap Wegen en Verkeer samen een portaal-site ontwikkeld om de buurtbewoners nog beter de weg te wijzen. Bovendien heeft Infrabel, zich bewust van de bezorgdheden die er op dit ogenblik zijn in verband met bepaalde straten in Lier, via haar projectverantwoordelijke Communicatie gisteren reeds persoonlijk contact opgenomen met vertegenwoordigers van deze straten. Er werden met hen afspraken gemaakt voor een persoonlijke rondleiding – dit vlak na sluiting van de laatste informatie op zondag 4 maart om 17.00uur – in De Vooruit, Sint-Bavoplein 17 in Boechout. Zo krijgen zij nogmaals de kans op een persoonlijk gesprek in alle sereniteit met de projectverantwoordelijken van Infrabel en Ducre.

Infrabel vindt een duidelijke communicatie met de buurtbewoners immers zeer belangrijk. Voor vragen en bijkomende informatie kunnen zij 7 dagen op 7 tot 22 u 00 terecht bij de cel Info Buurtbewoners, op het groene nummer of via een e-mail. De laatste dagen mocht die cel al meerdere vragen beantwoorden in het raam van de reizende infomarkten. Het is de bedoeling dat de beschreven, momenteel lopende procedure van het plan-MER zo spoedig en volledig mogelijk duidelijkheid te brengen in de gevolgen die beide varianten met zich mee zullen brengen voor de onmiddellijke en zelfs ruimere omgeving. Dit kan inderdaad tot gevolg hebben dat in afwachting van de beslissing van de Vlaamse regering die verwacht wordt tegen het einde van dit jaar, een aantal inzichten of studies van mogelijke investeerders *on hold* zullen moeten worden geplaatst.

05.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, de procedure is mij inderdaad al bekend. Mijn bezorgdheid gaat vooral uit naar de bewoners die zich nu soms onterecht zorgen maken. Ze moeten correct worden geïnformeerd zodat de impact kan worden beperkt. Ik vind het positief dat er rechtstreeks contact wordt opgenomen met die mensen om die onterechte bezorgdheid te kunnen wegnemen.

Uiteraard moet er in een zo vroeg mogelijk stadium begonnen worden met de communicatie over wat er kan gebeuren. Dat de buurtbewoners hierbij betrokken moeten worden, lijkt mij overduidelijk.

Ik juich alvast toe dat u stappen heeft ondernomen om ervoor te zorgen dat het aantal mensen dat zich zorgen maakt alvast kan worden beperkt. Ik hoop dat wij die open communicatie zullen behouden in de verdere afwikkeling van dit dossier.

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

06 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation d'anciens trains sur la dorsale wallonne" (n° 9722)

06 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van oude treinen op de Waalse as" (nr. 9722)

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, en décembre dernier, les navetteurs qui voyagent sur la dorsale wallonne ont eu la désagréable surprise de voir leur train habituel – AM96 – remplacé par un autre plus ancien – M4 – dont les voitures sont beaucoup moins confortables. Il s'agit du train de 7 h 00 au départ de Tournai et de celui qui y arrive à 18 h 00. En plus de ressentir un confort nettement moindre, les navetteurs ont également l'impression que la capacité globale du train est diminuée alors qu'il est utilisé en pleine heure de pointe.

La SNCB a précisé qu'il s'agissait d'une situation provisoire et que tout allait rapidement rentrer dans l'ordre, en évoquant un délai de trois semaines. Malheureusement, ce n'était toujours pas le cas la semaine dernière et ce, malgré de nombreuses plaintes. Une pétition a été remise au coordinateur régional de navetteurs.be, lequel a été chargé de la transmettre à la SNCB. Il y est demandé que les voitures plus récentes soient remises en service dans les plus brefs délais.

Monsieur le ministre, quelle est la cause de cette régression dans l'offre aux voyageurs? Quand la SNCB compte-t-elle tenir ses engagements et assurer un retour à la normale?

06.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Balcaen, deux trains de la dorsale wallonne circulent actuellement avec des voitures M4. Avant le 11 décembre 2011, ils assuraient ce trajet en automotrices AM96. Cette décision a été prise sur la base des éléments suivants. D'une part, l'adaptation des horaires entre Tournai et

Lille, demandée par la SNCF, a nécessité l'utilisation d'une AM96 supplémentaire. De l'autre, l'immobilisation des AM96, en particulier celle des bi-courants utilisées sur cet axe, a considérablement augmenté en 2012 à la suite de leur révision technique. Cinq automotrices se trouvent ainsi dans les ateliers centraux. De plus, le système de sécurité TBL1+ a été installé.

Ces divers aspects augmentent énormément la pression sur le parc des automotrices AM96. C'est la raison pour laquelle certaines relations doivent être assurées par des voitures M4. C'est le cas du trajet Tournai-Liège, mais ce le sera aussi d'Anvers-Courtrai à partir d'avril prochain.

La SNCB s'efforcera de limiter cette immobilisation, de manière à restreindre – tant que faire se peut – l'utilisation des voitures M4 sur cette relation. Néanmoins, le nombre de places offertes en deuxième classe est plus élevé dans la composition avec des voitures M4 que dans la composition avec des AM96.

06.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je constate que vous ne citez pas de date de retour à la normale. Peut-être n'aura-t-il pas lieu, malgré les promesses adressées aux voyageurs. Je comprends évidemment que des raisons de sécurité exigent une certaine maintenance et l'installation d'autres systèmes.

Il serait intéressant d'effectuer une communication correcte vis-à-vis des voyageurs.

Par ailleurs, la pression forte sur le matériel roulant constitue un problème nettement plus vaste. Il est sans doute dû à des investissements insuffisants à une époque dans l'achat de matériel roulant. Je ne peux que le regretter.

J'espère que la SNCB pourra annoncer rapidement un retour à la normale.

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

07 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la possible implantation de bpost sur le site ex-Carcoke en Région bruxelloise" (n° 10026)

07 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen van bpost voor een vestiging op de voormalige Carcoke site in het Brussels Gewest" (nr. 10026)

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question porte sur la possible implantation de bpost sur le site de l'ex-Carcoke en région bruxelloise. Il s'agit d'un dossier un peu complexe. L'objet de ma question est donc d'obtenir des informations quant aux intentions réelles de bpost.

Pendant de nombreuses années, la Région de Bruxelles-Capitale et le Port de Bruxelles se sont interrogés sur le devenir des quelque 12 hectares de terrain fortement pollués du site de l'ex-Carcoke, situé à l'avant-port.

Depuis 2003, une solution s'est progressivement dégagée. C'est ainsi qu'un prêt de la BEI de 22,5 millions d'euros a notamment été octroyé au Port de Bruxelles, avec la garantie régionale, afin de réaliser la dépollution des sols et de développer sur le site assaini des activités logistiques en lien avec la voie d'eau. La Région a également réalisé à ses frais le contournement de l'avenue de Vilvorde en vue de connecter le terrain à la voie d'eau et de lui offrir ainsi des mètres de quai très précieux.

Il semble que, depuis quelques mois, bpost s'intéresse à ce site et que des concertations au sujet de sa possible implantation sur ledit site sont organisées. En effet, l'entreprise serait à la recherche d'un nouveau site de 10 hectares dans le nord de la Région de Bruxelles-Capitale afin de construire un nouveau centre de tri et abandonner son site d'Anderlecht jugé trop petit et mal situé pour desservir une clientèle en grande majorité flamande.

La difficulté de ce projet réside principalement dans le fait que, pour exercer ce type d'activité, bpost n'a pas besoin de la voie d'eau alors même que le prêt de la BEI a été consenti explicitement sous réserve d'une telle utilisation. Il est donc essentiel de préserver l'accès à la voie d'eau réalisé à grand frais et d'en garantir son utilisation.

C'est pour cette raison que, dans un premier temps, le gouvernement bruxellois a décidé d'accepter d'entrer en discussion avec bpost à la condition explicite de réserver une bande de 80 mètres le long de la voie d'eau. Un tel recul garantit la possibilité de développer une activité logistique en lien avec la voie d'eau conforme au contrat de concession actuellement en vigueur.

Je ne m'attarderai pas sur les problèmes de mobilité qui pourraient se poser, et en particulier sur les conséquences que cela pourrait engendrer en termes de congestion du ring.

Monsieur le ministre, ces différentes considérations m'amènent à vous poser plusieurs questions.

Vous est-il possible de nous préciser quelles sont les intentions de bpost sur le site de l'ex-Carcoke en Région de Bruxelles-Capitale, en particulier par rapport aux conditions posées par la Région? Je pense ici à la réservation d'une bande de 80 mètres le long de la voie d'eau. Ces conditions sont-elles susceptibles, au stade actuel, d'être acceptées par bpost?

Des alternatives à cette implantation ont-elles été étudiées par bpost en Région bruxelloise? Je pense notamment à l'ancien site de l'OTAN qui pourrait encore mieux répondre aux besoins de bpost que ce soit en termes de mobilité, d'accessibilité et de superficie.

De manière générale, des dispositions ont-elles été prises en matière de concertation entre les entités du pays en vue d'éviter une concurrence entre entreprises publiques? Je pense ici à bpost *versus* le port de Bruxelles et un gaspillage de moyens publics si d'aventure le site ne faisait plus un usage intensif de la voie d'eau.

En ce qui concerne l'emploi, bpost est-elle en mesure de préciser le nombre total d'emplois qui seront créés par la construction du nouveau centre de tri? Combien de ces emplois résulteront-ils de la délocalisation d'emplois existants dans d'autres centres?

07.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Balcaen, afin de préserver sa santé financière tout en respectant ses engagements par rapport au service universel et au contrat de gestion, bpost poursuivra, au cours des prochaines années, la réforme de son organisation logistique du traitement des lettres et paquets.

C'est ainsi que les activités de cinq centres de tri actuels (Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège) seront fortement étendues dans le cadre de leur transformation en centre de courrier industriel. Ces cinq centres de courrier industriels sont des centres régionaux qui, au sein de leur région, assureront le tri des envois jusqu'au niveau du nom de la rue et du numéro de maison et ce, dans l'ordre de la tournée de distribution du facteur.

Ces centres de courrier industriel de Bruxelles, Charleroi et Gand sont également chargés en plus de ce tri régional du tri national. Outre le tri national et régional des lettres, Bruxelles fonctionnera, en effet, comme unique centre de tri des paquets. Grâce à la concentration des activités de tri des paquets, il sera possible d'optimiser les processus de tri et d'accepter les paquets des clients plus tard en soirée, en vue de les distribuer le lendemain.

Grâce à cet investissement, bpost continuera à renforcer sa présence sur un marché de paquets, déjà en pleine croissance. Bruxelles X deviendra le plus grand centre de tri du pays, où seront exécutés l'ensemble du tri des paquets, 50 % du tri national des lettres et le tri régional pour Bruxelles et le Brabant flamand.

L'actuel bpost international Direct Mail sera intégré à Bruxelles X. Le site actuel du centre de tri, établi avenue de l'Industrie à Anderlecht, n'offre pas suffisamment de possibilités d'extension pour pouvoir abriter toutes ces activités. Le nouveau Bruxelles X nécessitera, en effet, une superficie d'environ 110 000 m² et procurera de l'emploi à 1 500 équivalents temps plein contre 700 actuellement.

Nous estimons que, dans un premier temps, ces collaborateurs viendront principalement de l'ancien Bruxelles X et des sites courrier des environs, dont les activités préparatoires à la distribution seront graduellement transférées vers de nouveaux centres. C'est pourquoi bpost s'est mis à la recherche d'un terrain adapté, de préférence situé en Région bruxelloise, et a lancé une procédure d'adjudication publique à cet effet. Une offre seulement a été introduite et bpost ne voit pas en région bruxelloise quel autre site que celui de Carcoke-Marly constituerait une option réaliste répondant aux critères requis.

Le gouvernement bruxellois a pris acte de cette demande, mais a entre-temps analysé d'autres localisations possibles. Le nouveau centre de tri est une activité logistique offrant un grand potentiel d'emplois, mais il n'utilise pas la voie d'eau. Les sites alternatifs proposés n'ont cependant pas été retenus, car ils ne répondaient pas aux critères de superficie, de timing ou de disponibilité.

Le vendredi 23 décembre 2011, le gouvernement bruxellois a donc approuvé le principe de l'implantation d'un centre de tri de bpost sur le site Carcoke-Marly et sur un terrain voisin, le site Galilei, de sorte que suffisamment d'espace reste disponible sur le site Carcoke-Marly pour des activités en lien direct avec la voie d'eau.

07.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour ces précisions. J'entends que les décisions prises préservent le caractère initial du site en matière d'utilisation de la voie d'eau, notamment à des fins logistiques.

Je répercuterai et vérifierai ces informations. Ce dossier est très important pour la Région bruxelloise et les missions de bpost, comme vous l'avez souligné.

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

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijkheid om sms-ticketing in te voeren bij de NMBS" (nr. 9854)

08 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la possibilité d'instaurer un système d'achat de billets de train par SMS à la SNCB" (n° 9854)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, De Lijn gebruikt reeds lang sms-ticketing voor de verkoop van bustickets en ook de MIVB onderzoekt momenteel de mogelijkheid om een systeem van sms-ticketing in te voeren.

Dat deed mij terugdenken aan een aantal jaren geleden, toen dit onderwerp ook in onze commissie ter sprake kwam. In de loop van 2008 was er sprake van een proefproject bij de NMBS om te onderzoeken of ook bij de spoorwegen een systeem van sms-ticketing vorm zou kunnen krijgen.

Dat proefproject zou er uiteindelijk niet zijn gekomen omdat men alles op alles aan het zetten was om de MOBIB-kaart toepasbaar te maken voor de NMBS. Ondertussen staat de MOBIB-kaart voor de NMBS – als ik die tenminste MOBIB mag noemen – op de rails.

Daarom, en ook naar aanleiding van het bericht van de MIVB dat zij daarmee zou starten, leek het mij interessant om u nog eens te vragen of de NMBS van plan is om werk te maken van een systeem van sms-ticketing. Zeker voor occasionele reizigers kan dat een heel interessante vorm van ticketing zijn. Het kan ook de behoefte om tickets op de trein te kopen, met alle veiligheidsrisico's van dien, beperken.

Ten tweede, kan het proefproject dat ooit werd aangekondigd, alsnog uitgevoerd worden? Ziet u daarvoor een bepaald traject en een periode? Wil men dit in overweging nemen?

08.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Van den Bergh, de piste sms-ticketing werd onderzocht maar werd verlaten wegens het uitgebreide tarievgamma dat afhankelijk is van de afgelegde kilometers. Dit maakt de aankoop via sms zeer omslachtig. Daarom werd er gekozen voor een andere toekomstgerichte oplossing, met name *mobile ticketing*.

Bij *mobile ticketing* verloopt de aankoopdialoog met klanten via de mobiele website m.nmbs.be en wordt de klant stap voor stap door het aankoopproces geleid. Met één aankoopverrichting kan een klant biljetten kopen voor maximaal zes personen die samen reizen en die met verschillende tariefformules kunnen reizen. Het aangekochte vervoerbewijs wordt gratis per sms afgeleverd en geeft een overzicht van alle noodzakelijk reisinformatie. Deze toepassing is sinds november 2011 ter beschikking van reizigers van de NMBS.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik begrijp dat het iets

moeilijker is om bij de spoorwegen sms-ticketing in te voeren in vergelijking met bus- en trammaatschappijen. Doch, voor *mobile ticketing* heeft men internet nodig, al zal de opkomst van de *smartphones* en dies meer dat allemaal veel gemakkelijker maken.

Misschien moet toch nog eens bekeken worden of sms-ticketing geen interessante vorm kan zijn voor de occasionele reiziger die een bepaald traject aflegt.

Dat kan toch niet zo moeilijk zijn. Als een reiziger op een bepaald nummer bijvoorbeeld ingeeft dat hij een ticket van Charleroi naar Brussel wil, wordt dat aangerekend op zijn gsm-factuur. Mij lijkt dat heel eenvoudig.

Volgens mij is dat dan ook een waardig alternatief voor de ticketverkoop op de treinen zelf, die veiligheidsrisico's met zich meebrengt. Er moet gedacht worden aan een beperkt aantal mogelijkheden, zoals een vast traject met één ticket. Met dit systeem moet men niet werken met kortingen, abonnementen of railkaarten, doch louter voor één traject lijkt mij dat een optie die verder bekeken zou moeten kunnen worden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: U hebt nog een vraag nr. 9987 over de resultaten en de toekomst van NMBS Logistics.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik zou er persoonlijk de voorkeur aan geven om deze vraag samen te behandelen met de vragen nrs. 9863 en 9723 van de heren Geerts en Veys. Deze vragen betreffen immers dezelfde problematiek. Ik heb begrepen dat de heer Geerts momenteel een vraag stelt in de commissie voor de Defensie en zich daarna bij ons voegt. Misschien kunnen we straks deze vragen samenvoegen.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inzet door de NMBS van slachtoffers van mensenhandel voor de reiniging van Brusselse stations" (nr. 9757)

- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "mensenhandel bij een bedrijf dat in opdracht van een onderaannemer de Brusselse NMBS-stations schoonmaakt" (nr. 9810)

- mevrouw **Zoé Genot** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de contracten voor het schoonmaken van stations" (nr. 10022)

09 Questions jointes de

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le recours par la SNCB à des victimes de la traite d'êtres humains pour le nettoyage des gares bruxelloises" (n° 9757)

- **Mme Karine Lalieux** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un trafic d'êtres humains pour le nettoyage des gares bruxelloises" (n° 9810)

- **Mme Zoé Genot** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les contrats de nettoyage des gares" (n° 10022)

De **voorzitter**: Mevrouw Genot zal iets later toekomen.

09.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een schoonmaakbedrijf uit Sint-Stevens-Woluwe, Local Cleaning, zou slachtoffers van mensenhandel inzetten om Brusselse stations te reinigen. De werknemers zouden 7 dagen op 7 werken, 8 uur per dag, voor 10 euro bruto per uur. Het minimumloon in de schoonmaaksector is nochtans 11,98 euro per uur. Een van de slachtoffers verklaarde dat hij 4.000 euro betaalde om naar België te komen.

De Franstalige socialistische vakbond Algemene Centrale-Centrale Générale, ACCG, heeft weet van de zaak. Dominique Fervaille van ACCG verklaarde in de pers: "Zij zijn met een veertiental verspreid over de 7 stations in de hoofdstad. Sommigen zijn illegaal in het land, anderen werken als schijnzelfstandigen." Volgens ACCG liep de Belgische overheid daardoor de afgelopen 4 jaar 1,7 miljoen euro mis aan sociale

lasten.

In een reactie daarop verklaarde de NMBS weet te hebben van de feiten maar er niets aan te kunnen doen. De woordvoester van de NMBS-Holding, Leen Uyterhoeven, verklaarde: "Wij zijn op de hoogte maar kunnen er niets aan doen. Wij kunnen het contract alleen laten stopzetten wanneer de geleverde diensten kwalitatief niet in orde zijn. Wij stellen bepaalde kwaliteitseisen voorop en kiezen op basis daarvan de laagste prijs." De NMBS zou wel lessen getrokken hebben uit het verhaal. Zij zullen in de toekomst specifieke voorwaarden opleggen bij offertes. Zo willen zij niet meer dat bedrijven in onderaanneming werken en willen zij alle loonvoorwaarden respecteren.

Mijnheer de minister, sinds wanneer is de NMBS op de hoogte van deze praktijken? In welke mate zijn dergelijke praktijken aanwezig bij de NMBS? Werd reeds onderzocht of niet alleen in de betrokken stations in het Brusselse maar ook elders dergelijke toestanden heersen?

Werden er maatregelen genomen om de huidige praktijken tegen te gaan? Zo ja, welke? Waarom — dat is opvallend — werden die niet vroeger genomen? Waarom moet dat eerst in de media komen alvorens er opgetreden wordt? Zo nee, waarom werden er nog geen maatregelen genomen? Wanneer zal dat wel gebeuren?

Werden er maatregelen genomen om dergelijke praktijken in de toekomst tegen te gaan? Zo ja, welke en waarom? Waarom werden deze niet vroeger genomen? Zo nee, waarom niet?

Ik heb zelf inlichtingen ingewonnen en men heeft mij in het station Gent-Sint-Pieters, mijn regio, gegarandeerd dat dergelijke toestanden zich daar niet voordoen en dat er reeds bij de initiële toewijzing van het contract specifieke voorwaarden werden gesteld om zulke toestanden te vermijden. Men kon dus wel degelijk reeds vroeger optreden. Men heeft dat bijvoorbeeld in Gent wel gedaan zodat het daar niet mogelijk was, in tegenstelling tot in het Brusselse. Een en ander verbaast mij dus en ik kreeg graag duidelijkheid daaromtrent.

09.02 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, "Une société de nettoyage emploie des victimes de trafic d'êtres humains pour nettoyer les gares bruxelloises": voici ce que la presse nous rapportait ce 25 février 2012.

Si les faits sont évidemment choquants, la réaction de la SNCB apparaît également plus que contestable. En effet, l'entreprise publique avoue avoir connaissance de la situation mais dit ne rien pouvoir faire! Selon un porte-parole de l'entreprise, la SNCB peut seulement interrompre le contrat quand les services fournis ne sont pas au point qualitativement. De même, il est choquant que cette exploitation de quatorze êtres humains était dénoncée dès le 2 décembre par divers interlocuteurs du monde syndical et déjà reprise dans quelques médias.

Permettez-moi une lecture rapide des témoignages recueillis en décembre dernier: "Bruxelles-Midi, Central, Nord, Luxembourg, Schuman, Etterbeek sont concernées. Sept jours sur sept, sans jour de repos, ces quatorze personnes travaillent de 22 h 00 à 6 h 00. Elles sont payées mais ne reçoivent pas les primes de nuit ni les primes du travail de week-end. Certaines ont vaguement un contrat, non respecté; d'autres ont endossé le statut d'indépendant afin d'éviter à leur employeur d'avoir à déboursier des cotisations sociales. C'est ce que l'on appelle des faux-indépendants. Enfin, certaines n'auraient rien du tout".

Monsieur le ministre, cette exploitation d'êtres humains s'inscrit dans les dérives de la sous-traitance. Comme l'explique le porte-parole de la SNCB, l'entreprise détermine certains critères de qualité à l'avance et en fonction de cela, opte pour les prix les plus bas. Le résultat est que des entreprises "étonnamment" bon marché remportent cet appel d'offres et sous-traitent à leur tour à une autre entreprise – en l'occurrence Local Cleaning –, qui compresse les prix au maximum en ayant recours au travail au noir, à des personnes en situation illégale, par définition fragilisées et vulnérables. J'interrogerai évidemment la ministre de l'Emploi sur cette problématique réelle de la sous-traitance et de l'exploitation humaine qui résulte bien souvent de cette course à la compression des coûts.

Il ne m'apparaît pas normal qu'une entreprise publique puisse ainsi se décharger de toute responsabilité face à une telle situation.

Monsieur le ministre, combien d'activités sont-elles aujourd'hui sous-traitées par les trois entreprises du

Groupe SNCB? Sur ces cinq dernières années, comment le recours à la sous-traitance a-t-il évolué au sein du Groupe SNCB? En plus du nettoyage, quels autres secteurs sont-ils concernés?

Comment expliquez-vous que ni la Holding ni la SNCB ne se considèrent comme étant en partie responsables de cette situation? Comment expliquez-vous qu'un travail mal effectué soit la seule interruption envisageable d'un contrat passé avec la SNCB? N'y a-t-il aucune règle, aucun suivi de la part de l'entreprise vis-à-vis des sociétés engagées ou des sous-traitants? Quid des informations relayées par les syndicats dès le mois de décembre 2011? Quid de l'inspection sociale et des règles de droit social que toute société doit respecter?

Enfin, le porte-parole de la SNCB-Holding déclarait en décembre dernier qu'à l'avenir, il pourrait y avoir une clause éthique dans les cahiers des charges. Ne serait-il pas temps d'imposer dès à présent, pour nos entreprises publiques, une telle clause éthique au sein des cahiers des charges pour tout nouvel appel d'offres?

La **présidente**: Mme Genot est retenue ailleurs; nous n'allons pas l'attendre.

09.03 **Minister Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, het spreekt voor zich dat ik deze feiten ten strengste veroordeel. Deze praktijken zijn onaanvaardbaar en ontoelaatbaar. Dergelijke situaties mogen zich onder geen beding meer voordoen, noch in een overheidsbedrijf noch elders.

De personen die dergelijke praktijken opzetten, moeten met alle mogelijke rechtsmiddelen waarover België beschikt worden vervolgd en deze praktijken moeten ook fel worden bestreden.

De NMBS is van plan om alle mogelijke maatregelen te nemen om te verhinderen dat dergelijke situaties zich opnieuw voordoen.

En complément à ma réponse du 7 février dernier à la question parlementaire n° 8822 posée par M. Ronny Balcaen, je vous informe que le comité de direction de la SNCB-Holding vient d'approuver une instruction relative au renforcement drastique des clauses concernant le respect de la législation sociale dans le cadre des marchés de nettoyage.

Il a été répondu sans attente aux faits qui avaient été dénoncés. Parmi les clauses de contrôle supplémentaire, il y aura, par exemple, l'obligation de mentionner la liste de tous les sous-traitants ou encore une vigilance accrue lors des contrôles d'exécution de ces prestations de services.

09.04 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor het feit dat u duidelijk stelt dat dit ontoelaatbaar is en dat de nodige maatregelen moeten worden genomen om zulks in de toekomst te vermijden.

Over de maatregelen die moeten worden genomen blijft u veeleer vaag. Ik hou een wrang gevoel over bij dit verhaal, in die zin dat, bijvoorbeeld in het station van Gent, men reeds op voorhand er heeft op toegezien, zowel bij de opmaak van het bestek als bij de toewijzing, dat dergelijke praktijken niet mogelijk waren. In het verleden was het dus al perfect mogelijk om dergelijke wantoestanden, die aanwezig waren in Brusselse stations, te vermijden. Wat in Gent mogelijk is, is in Brussel blijkbaar niet mogelijk. Helaas moeten mensen eerst de dupe zijn van een dergelijke situatie en moet over die schandalige toestanden worden bericht in de media, alvorens men zou optreden.

Het blijft mij verbazen dat men in Brussel niet de nodige voorzorgen heeft genomen. De schoonmaaksector in het bijzonder is een sector waar dergelijke inbreuken, betreffende schijnzelfstandigen en illegalen die er het slachtoffer van zijn, kenmerkend voor zijn.

Ik betreur het ten zeerste dat men dit zo lang heeft getolereerd zonder op te treden.

09.05 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, il est vrai que la réaction de la SNCB arrive tardivement.

M. Crombez a déposé un projet de loi relatif à la responsabilité solidaire des entreprises non seulement privées mais également publiques; en tout cas, il a confirmé qu'il était bien question aussi des entreprises publiques, ce qui sera bien nécessaire suite à l'attitude de certaines d'entre elles en matière de sous-traitance.

Avec ce projet de loi, la maison-mère devient responsable. Ainsi, par exemple, après l'entrée en vigueur de cette loi, la SNCB sera responsable de toute la problématique de la traite des êtres humains et du travail au noir et se retrouvera devant le tribunal, le cas échéant.

J'ai entendu que des mesures allaient être prises, mais le temps est peut-être venu que la SNCB anticipe et prévoie des clauses sociales et éthiques dans tous ses dossiers.

J'espère, en tout cas, qu'elle procède à une consultation juridique afin de savoir quelles mesures elle peut prendre à l'égard de cette société et mettre fin au contrat qui la lie à cette dernière.

J'ose également espérer que si une plainte est déposée à l'encontre de cette société, la SNCB se portera partie civile. En effet, une réaction ferme de sa part en tant qu'entreprise publique s'impose. Sinon, je ne sais pas où l'on va!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van de loketten in de stations wegens besparingen zoals bijvoorbeeld in Schellebelle" (nr. 9566)**

10 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture des guichets dans les gares pour des raisons d'économies, comme par exemple à Schellebelle" (n° 9566)**

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, in het kader van de besparingsmaatregelen heeft de raad van bestuur van de NMBS zijn akkoord gegeven om loketten te sluiten in niet-rendabele stations en wel op basis van drie voorwaarden die tegelijkertijd moeten worden vervuld.

Ten eerste, de klant moet de mogelijkheid hebben om een ticket te kopen via een automaat. Ten tweede, van de eerste tot de laatste trein moet er een wachtzaal beschikbaar zijn. Ten derde, er moet vooraf sociaal overleg worden gepleegd met betrekking tot het personeel dat mee voor de permanentie van de loketten instond.

Ik verneem echter dat de loketten in het station van Schellebelle, een deelgemeente van Wichelen, reeds werden gesloten zonder dat aan de drie voorwaarden werd voldaan. Nochtans stoppen in dat station op een weekdag tijdens het spitsuur, tussen 07 u 05 en 08 u 01, niet minder dan 9 treinen.

Mijnheer de minister, ik heb hier de reizigerstellingen van 2009. Op weekdays gaat het om 398 instappers. In het weekend daalt dit weliswaar naar 60. Ik denk dat het stopzetten van deze dienstverlening toch ernstige gevolgen heeft voor de gebruikers van het station van Schellebelle.

Als men ondanks protest dan toch besluit om loketten te sluiten en als men de drie voorwaarden meedeelt, vind ik het belangrijk dat die voorwaarden dan ook daadwerkelijk worden vervuld.

Mijnheer de minister, wat is de motivatie om van deze drie voorwaarden af te wijken? Welke maatregelen werden genomen om alsnog aan deze drie voorwaarden te voldoen of om opnieuw de loketten te openen? Zijn er nog stations waarvan de loketten werden gesloten alvorens aan deze drie voorwaarden voldaan werd? Zo ja, over welke stations gaat het en wat was hierbij telkens de motivatie?

10.02 **Minister Paul Magnette**: Mijnheer Veys, het station in Schellebelle is een van de 7 stations waar de bediening van het loket aan Infrabel was toevertrouwd, in onderaanneming voor B-Mobility.

Voor deze stations heeft de raad van bestuur van de NMBS in mei 2011 beslist om geen loketdienst te laten bemannen door verkoopspersoneel van B-Mobility vanaf het moment dat het personeel van Infrabel niet meer aanwezig zou zijn ten gevolge van de reorganisatie van de seinposten.

In het geval van Schellebelle werd de lokale seinpost op 18 december 2011 geïntegreerd in de centrale seinpost van Gent-Sint-Pieters. Vanaf dat ogenblik was er geen personeel in Schellebelle meer beschikbaar.

Er zal een ticketautomaat worden geplaatst in de loop van het tweede semester van 2012. Daarnaast zijn er plaatselijk maatregelen genomen om in de mate van het mogelijke de wachtzal toegankelijk te houden gedurende de ochtendspits. Er is geen enkel ander station in het geval van Schellebelle.

10.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de geschetste historiek. Enerzijds, ben ik blij dat het maar om één station gaat dat in een dergelijke situatie verkeert. Anderzijds, betreur ik dat men afwijkt van de vooropgestelde principes omdat de gebruiker daarvan uiteindelijk de dupe is.

U zegt dat er een ticketautomaat zal komen in het tweede semester van 2012. Ik betreur dat men niet heeft gewacht tot wanneer alle drie de voorwaarden zijn vervuld om over te gaan tot de sluiting van de loketten. Ik betreur evenzeer dat men geen maatregelen vooropstelt om die loketten opnieuw te bemannen zolang die drie voorwaarden niet werden vervuld.

Toch bedankt voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van loketten in meer en meer stations wegens personeelsproblemen zoals bijvoorbeeld in Merelbeke, Wetteren, Ede en Scheldewindeke" (nr. 9638)

11 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de plus en plus fréquente des guichets de gare en raison de problèmes de personnel comme par exemple à Merelbeke, Wetteren, Ede et Scheldewindeke" (n° 9638)

11.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, zoals ik daarmee al heb vermeld, is Schellebelle niet het enige station in dat geval.

Ik herinner u aan de drie voorwaarden waaraan moet zijn voldaan alvorens men zou kunnen overgaan tot het sluiten van de loketten in niet-rendabele stations. Het zijn niet mijn drie voorwaarden. Het zijn voorwaarden die de raad van bestuur van de NMBS zichzelf heeft opgelegd in het raam van besparingsmaatregelen. Het sluiten van loketten valt natuurlijk altijd te betreuren, maar bij een sluiting is het zeer belangrijk dat aan de drie voorwaarden werd voldaan.

Ik stel vast dat in steeds meer stations ook op onregelmatige basis, wegens personeelsproblemen, loketten gesloten worden. Na de loketten in Merelbeke en Wetteren werden nu ook de loketten in Ede en Scheldewindeke gesloten. Het betreft stations in de provincie Oost-Vlaanderen. Het is duidelijk dat het hier gaat om een structureel probleem, maar die maatregelen doen vermoeden dat dit de voorbode is van een definitieve sluiting. Dat vermoeden leeft niet alleen bij het NMBS-personeel. Ook de gebruikers die daarvan de dupe zijn, vermoeden dat men de verminderende dienstverlening handig zal gebruiken om de loketten voorgoed te sluiten.

Mijnheer de minister, hoe verklaart u die situatie? Enerzijds, werden de drie voorwaarden niet vervuld en, anderzijds, gaat het blijkbaar telkens om personeelsproblemen. Welke maatregelen werden genomen om het structurele personeelsprobleem op korte termijn op te lossen? In welke mate is het op onregelmatige basis sluiten van de loketten in steeds meer stations, wegens personeelsproblemen, zoals in Merelbeke, Wetteren, Ede en Scheldewindeke, de voorbode van een definitieve sluiting?

11.02 Minister Paul Magnette: Door personeelsgebrek verkeert de NMBS in de onmogelijkheid om de loketten open te houden in de bovenvermelde stations. Sedert begin 2012 was dat het geval in de volgende stations: eenmalig voor het station Wetteren, negen prestaties voor het station Scheldewindeke, vier keer voor het station Merelbeke en 22 keer voor het station Ede.

De oorzaken van het personeelsgebrek zijn voornamelijk het gebrek aan kandidaten voor de openstaande posten en het gebrek aan personeel ten gevolge van langdurige ziekte. Indien het geval zich voordoet, verlenen de lokale verantwoordelijken voorrang aan verkooppunten die een grotere activiteit vertonen. In de mate van het mogelijke worden de normale openingsuren gerespecteerd. In de wetenschap dat de loketten

van sommige van die stations over enkele maanden definitief zullen sluiten, kan de NMBS niet meer overgaan tot de aanwerving van nieuwe bedienden.

De sluiting van het station Wetteren is niet gepland. De vermelde sluiting was louter toeval. De stations Ede, Scheldewindeke en Merelbeke staan op NMBS-lijst met de loketten die in 2012 gesloten zullen worden omdat de verkoop er te zwak is.

Vanaf het tweede semester van 2012 worden er in de betrokken stations automaten geplaatst. Daarna wordt het loket gesloten.

11.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik betreur de werkwijze van de NMBS. Er is een rekruteringsprobleem maar men moet er toch in slagen om bij onvoorziene gevallen in vervangingen te voorzien. Op andere diensten waar de dienst moet worden verzekerd werkt men met een poulesysteem of met mensen die inspringen.

De dalende verkoop is vaak een argument om loketten te sluiten. Als men ervoor zorgt dat de dienstverlening zelf, namelijk het open zijn van die loketten, wordt ondermijnd is het ook logisch dat de verkoop daalt. Als mensen ontevreden zijn of zelfs geen gebruik kunnen maken van dienstverlening via het loket komt men terecht in een vicieuze cirkel. Het is nogal gemakkelijk om loketten te sluiten omdat ze niet meer rendabel zijn terwijl men zelf aan de basis van de onrendabele situatie ligt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overlast veroorzaakt door de treinen in het centrum van Zwijndrecht" (nr. 9687)

12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nuisances occasionnées par les trains dans le centre de Zwijndrecht" (n° 9687)

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

12.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, Zwijndrecht is een tiental jaar geleden overgedragen aan de provincie Antwerpen, dus we situeren ons met deze vraag niet langer in Oost-Vlaanderen, maar uit het oog betekent daarom niet uit het hart.

Mijnheer de minister, spoorlijn 59 verbindt Gent met Antwerpen, en doorkruist hierbij onder meer de gemeente Zwijndrecht. Dagelijks ondervinden in Zwijndrecht echter vele autobestuurders, fietsers en voetgangers hinder door de vaak lang gesloten slagbomen van de spoorwegovergang ter hoogte van de Statiestraat. Ook omwonenden zouden klagen over de geluidsoverlast, veroorzaakt door de voorbijrijdende treinen, met meer dan 30 000 passages per jaar. Aangezien verwacht wordt dat het goederentransport van en naar de Waaslandhaven de volgende jaren nog zal groeien, groeit tevens de vrees dat ook de slagbomen nog meer en nog langer gesloten zullen zijn, en ook de geluidsoverlast zal toenemen. Daarom wordt in de gemeente Zwijndrecht aangedrongen om een tunnel de plaatsen onder de spoorweg aan de Statiestraat en om geluidsschermen te plaatsen rondom de spoorlijnen in het centrum.

Mijnheer de minister, in welke mate bent u van oordeel dat in het centrum van Zwijndrecht de vaak lang gesloten slagbomen en het geluid van voorbijrijdende treinen voor de nodige overlast zorgen? Welke maatregelen werden al dan niet genomen? Bent u van oordeel dat, gelet op het feit dat verwacht wordt dat het goederentransport van en naar de Waaslandhaven de volgende jaren nog zal groeien, er in Zwijndrecht een tunnel moet worden geplaatst onder de spoorweg aan de Statiestraat en er geluidsschermen moeten komen rondom de spoorlijn in het centrum? Welke maatregelen werden al dan niet genomen?

12.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer de voorzitter, in het kader van de uitvoering van de richtlijn 2002/49, stelden de diensten van het Vlaams Gewest de geluidskaarten op van alle baanvakken met meer dan 60 000 treinen per jaar. Enkel het baanvak van de lijn 59 tussen Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Berchem behoort tot deze categorie. Deze kaarten kunnen geraadpleegd worden via een website, waarvan ik hier het adres heb. Tegen juli 2012 moeten dergelijke kaarten ook opgesteld zijn voor alle baanvakken met meer dan

30 000 treinen per jaar. De spoorlijn 59 tussen Gent en Antwerpen, en dus ook de doortocht van deze spoorlijn te Zwijndrecht, behoort tot deze categorie.

Via de vernoemde website kan eveneens het Geluidsactieplan Spoorwegen geraadpleegd worden, waarin duiding wordt gegeven over de mogelijke maatregelen en over welke instanties daaraan kunnen meewerken. In dit actieplan worden diverse maatregelen aangehaald, zowel met betrekking tot het gradueel stiller worden van het rollend materieel, als met betrekking tot mogelijke lokale maatregelen aan het spoor. Geluidsmilderende infrastructuur, zoals bermen of schermen, zijn echter alleen mogelijk langsheen spoorlijnen die omgebouwd of uitgebreid worden. Daarvoor dient een milieueffectenrapport te worden opgesteld. Dat is niet het geval voor spoorlijn 59.

Wat de overweg in Zwijndrecht betreft, wil men de perrons schranken, zodat de wachttijd voor de gesloten overweg wordt gereduceerd. Het perron naar Antwerpen wordt aan de overzijde van de overweg gelegd, zodat de overweg opnieuw opengaat wanneer de trein aan dat perron stopt. Deze werken worden voorgesteld in het meerjarenplan waarover op dit ogenblik nog onderhandeld wordt.

Deze overweg afschaffen en vervangen door een ongelijkvloerse kruising van de spoorweg aan de Statiestraat, zal ruimtelijk moeilijk aanvaardbaar zijn, wegens de zeer beperkte ruimte voor een helling.

12.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord over de plaatsing van geluidsschermen. Ik vermoed dat er nog andere maatregelen mogelijk zijn. Ik wijs u bijvoorbeeld op de wijze waarop de sporen aan elkaar worden gelast. Ook daar kunnen maatregelen genomen worden om de geluidsoverlast te beperken. Ook de snelheid van de treinen heeft daar zeker mee te maken.

U verwijst in uw antwoord naar het meerjarenplan en dat de geplande infrastructuurwerken er rekening mee houden, maar dat er nog geen beslissing werd genomen. Wanneer zal men de knoop doorhakken wat wel of niet in aanmerking komt voor dit meerjarenplan? Wanneer weet men zeker of deze infrastructuurmaatregelen er wel of niet komen?

12.04 Minister Paul Magnette: Eind dit jaar valt de definitieve beslissing.

12.05 Tanguy Veys (VB): Goed, bedankt.

12.06 Minister Paul Magnette: De onderhandelingen zijn gepland voor mei of juni.

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

13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verplichte reservebril voor het veiligheidspersoneel van de NMBS-Groep" (nr. 9716)

13 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'obligation pour le personnel de sécurité du Groupe SNCB de posséder des lunettes de réserve" (n° 9716)

13.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, volgens het ministerieel besluit van 9 juni 2009 tot aanneming van het bestek voor het veiligheidspersoneel en het koninklijk besluit van 15 mei 2011 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel, moeten werknemers die een veiligheidsfunctie bekleden en brildrager zijn, steeds een reservebril bij hebben.

"Dwingend voorschrift voor bril- en lensdragers: steeds een reservebril ter beschikking hebben. Indien de drager zich in een situatie bevindt waarin hij in de onmogelijkheid verkeert om zijn bril of lenzen te gebruiken wegens een breuk, een verlies en dergelijke, moet de uitoefening van de veiligheidsfunctie onmiddellijk worden stopgezet."

In de pers kon ik vernemen dat de NMBS niet van plan is haar werknemers een reservebril te bezorgen. Het is een beetje vreemd dat dit nu opeens in de aandacht komt. Als ik mij niet vergis, waren de treinbestuurders al in 2000 verplicht om een dergelijke bril bij te hebben.

Ik begrijp dat daaraan een prijskaartje hangt, maar was toch verwonderd toen ik de reactie las van de

woordvoester van de NMBS-Holding, mevrouw Leen Uyterhoeven. Zij verklaarde dat zowat iedereen bij de NMBS onder de noemer veiligheidspersoneel valt en dat als de NMBS voor alle brildragers in een reserve-exemplaar moet voorzien, haar dat bijna een half miljoen euro kost. De NMBS-Groep zou daarom de staatssecretaris voor Mobiliteit, uw collega Wathelet, om een uitzondering vragen.

Regels zijn er voor iedereen. Blijkbaar heeft de staatssecretaris geoordeeld dat dergelijke regels moeten worden voorzien voor veiligheidspersoneel. Ik ben dan ook een beetje verwonderd dat men wegens een prijskaartje een uitzondering zou vragen, zeker als in uw beleidsnota en in het regeerakkoord wordt gesteld dat de veiligheid van de treinen een toprioriteit is.

Er is daarover ook gecommuniceerd in een nota van de NMBS-Mobility van 30 november 2011, "Criteria voor bril- en lensdragers behorende tot het veiligheidspersoneel van de SO" en ik ben dus verwonderd dat de NMBS een dergelijk standpunt inneemt.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. In welke mate deelt u het standpunt van de NMBS-Groep? Indien ja, waarom? Indien nee, welke maatregelen werden genomen om alsnog in een reservebril te voorzien?

13.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, deze vraag is volgens mij niet in overeenstemming met artikel 127 van het Reglement van de Kamer, dat bepaalt dat mondelinge vragen voor de commissie een actueel karakter moeten hebben en van algemeen belang moeten zijn.

Hoe dan ook, de NMBS-Groep zegt mij dat zij een afwijking zullen vragen om de reservebril door een voorzorgsprincipe te vervangen.

13.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord en uw appreciatie verbazen mij. Mocht u dat artikel op alle ingediende vragen toepassen, dan zou u deze commissie na een half uur kunnen verlaten.

Het gaat hier over veiligheidsaspecten. Als u uw eigen engagementen op het vlak van de beleidsnota met betrekking tot de veiligheid van de spoorwegen ernstig neemt, zou u ter zake toch uw verantwoordelijkheid moeten nemen.

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

De **voorzitter**: Ik stel voor om agendapunt 20/3 over de toestand van NMBS Logistics te laten aansluiten bij agendapunt 13, al weet ik uiteraard niet of de minister er de voorkeur aan geeft om aparte vragen en aparte antwoorden te behouden.

13.04 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, ik zal het antwoord na elke vraag lezen.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problematische overdracht van de laatste schijf T13-locomotieven aan NMBS Logistics" (nr. 9723)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de inzet van de T13-locomotieven" (nr. 9863)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de resultaten en de toekomst van NMBS Logistics" (nr. 9987)

14 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la livraison problématique des dernières locomotives T13 à la SNCB Logistics" (n° 9723)

- **M. David Geerts** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise en service des locomotives T13" (n° 9863)

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les résultats et l'avenir de la SNCB

Logistics" (n° 9987)

14.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, op 1 februari 2011 werd cargomaatschappij NMBS Logistics operationeel als een autonome onderneming en een spooroperator, na de oprichting van een naamloze vennootschap van privaat recht, genaamd NMBS Logistics NV, met als aandeelhouders de NMBS, voor 93,14 %, en de NMBS-Holding, voor 6,86 %, en met een structuur met een eigen nationale spoorproductie, commerciële filialen, genaamd IFB en Xpedys, en internationale corridors. De NMBS-Groep had het nieuwe filiaal voorzien van al het nodige om treinen te kunnen laten rijden in België en in de omliggende landen, zowel op het gebied van het materieel, als wat personeel betreft.

Zoals vastgelegd in het herstructureringsplan dat goedgekeurd werd door de Europese Commissie, nam NMBS Logistics op die datum ruim 200 locomotieven voor de tractie van goederentreinen in gebruik, net als een aantal gebouwen en een financiële ondersteuning. Een onderdeel van de overdracht van 200 locomotieven waren ook 60 jonge, amper 12 à 15 jaar oud, en moderne T13-locomotieven – de oorspronkelijke aankoopprijs bedroeg 3,5 miljoen euro per stuk – terwijl het voertuigenpark van de NMBS zelf gemiddeld 30 jaar oud is en zo vaak te kampen heeft met pannes, die de belangrijkste oorzaak van vertragingen zijn.

De overdracht van de T13-locomotieven aan NMBS Logistics werd over verschillende maanden verdeeld, maar nu het tijd is om de laatste T13-locomotieven over te dragen, trekt NMBS Logistics aan de noodrem. Als gevolg van de crisis zou het bedrijf te weinig werk hebben om alle locomotieven in te zetten en zou het aan de NMBS dan ook gevraagd hebben de overheveling van de laatste T13's te annuleren, om geen onderhoud te moeten betalen.

De NMBS zou, volgens de media, echter weigeren om daarop in te gaan, met als argument dat een afspraak een afspraak is. De NMBS wenst in te zetten op een nieuw type van locomotief, de T18. Ik citeer de NMBS: "Wij streven naar een zo homogeen mogelijk krachtvoertuigenpark." Dat is het enige wat de NMBS officieel kwijt zou willen. Wellicht wil zij zo vermijden te veel verschillende wisselstukken te moeten stockeren.

Twee opties blijven over. Ofwel neemt NMBS Logistics de locomotieven toch aan, maar dan is de kans groot dat die in de garage stof vergaren, ofwel worden de T13's te koop gezet. Het dossier zou zo gevoelig liggen dat de raad van bestuur van de NMBS het punt van de agenda zou hebben geschrapt. Een derde optie zou zijn dat aan Europa wordt gevraagd om in uitstel te voorzien inzake de levering en dat de NMBS er alsnog nuttig van zou gebruikmaken.

Klopt het dat NMBS Logistics geen vragende partij is voor de laatste schijf T13-locomotieven? Zo ja, waarom en wat zal er dan mee gebeuren? Zo nee, op welke wijze zullen zij dan door NMBS Logistics gebruikt worden? Klopt het dat de NMBS geen vragende partij is om de laatste T13-locomotieven te behouden? Zo ja, waarom en wat zal er dan mee gebeuren? Zo nee, op welke wijze zullen zij dan door de NMBS gebruikt worden? Klopt het dat het dossier zo gevoelig zou liggen dat de raad van bestuur van de NMBS het punt van de agenda zou hebben geschrapt? Zo ja, waarom en wanneer wordt het punt dan wel behandeld? Zo nee, wat werd er door de raad van bestuur van de NMBS beslist?

14.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, het debat over de T13 is natuurlijk niet nieuw. Destijds heb ik vragen gehad omtrent de terbeschikkingstelling van de NMBS aan NMBS Logistics van deze locomotieven, met name over de prijzen en ook over de manier waarop het onderhoud geboekt werd. Nu blijkt dat NMBS Logistics de laatste T13-locomotieven niet wil, door een vermindering van het volume. Ik dacht dat dit goed nieuws betekende voor de NMBS, aangezien men deze T13 kon laten rijden om op die manier het oudere wagenpark af te stoten. Het betreft immers tractievoertuigen die zeer zwaar materieel kunnen slepen waardoor de stiptheid zou kunnen verbeteren. Zoals reeds gezegd wil de NMBS deze T13 toch naar NMBS Logistics laten gaan, om zelf enkel in te zetten op de T18.

Ik had graag duiding gehad over de terbeschikkingstelling van de T13 aan NMBS Logistics. Wat zijn de ontvangsten voor de NMBS? Klopt het dat NMBS Logistics de laatste schijf van T13 niet wil? Over hoeveel locomotieven gaat het? Waarom gebruikt de NMBS ze zelf niet? Welk oud materiaal is nog in dienst en hoe lang zal dit nog in dienst kunnen gehouden worden bij de NMBS? Wat is de impact op de stiptheid bij de ingebruikname van T13, en wat zijn de gevolgen bij het niet in gebruik nemen ervan?

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u wel, mijnheer Geerts. Ik sluit bij deze vraag aan met punt 20.3 van de agenda, dat de problematiek opentrekt. Het verhaal van de locomotieven vloeit immers voort uit de

situatie van NMBS Logistics, die zoals gezegd sinds februari 2011 als zelfstandige dochter van de NMBS-Groep functioneert.

De Europese Commissie gaf haar goedkeuring aan een reddingsplan waardoor een laatste herstructureringssteun mocht worden toegekend. Deze steun bestond uit een eenmalige kapitaalinjectie en de inbreng van terreinen, gebouwen en locomotieven. Wat de locomotieven betreft, dacht ik dat de zestig T13-locomotieven werden ingebracht bij NMBS Logistics en dat de NMBS, in afwachting van de levering van T18's, deze T13's heeft gehuurd van NMBS Logistics voor het reizigersvervoer. Het is dus niet zo dat deze vanuit de NMBS naar NMBS Logistics worden overgeheveld. Dit is een nuance.

Gezien de liberalisering van het goederenvervoer moet NMBS Logistics het nu met eigen middelen zien te redden. Tegen 2012 zouden zij rendabel moeten zijn. De doelstelling van 30 miljoen euro EBITDA is vooropgesteld. Gezien de negatieve resultaten van de voorbije jaren, is deze opgave uiteraard niet evident. In 2010 bedroeg de omzet 296 miljoen euro. Het resultaat eindigde op een verlies van maar liefst 195,4 miljoen euro. Dit was heel wat slechter dan in 2009. Iedereen kijkt vol verwachting uit naar de cijfers van 2011 en naar de verwachtingen voor 2012.

Ondertussen vernemen we via kranten, bijvoorbeeld in *L'Echo* op 3 maart, dat de situatie bij NMBS Logistics precair is.

Er zou zelfs sprake zijn van een mogelijke waardevermindering met 250 miljoen euro. Daarnaast zou de Holding wagons terugkopen om de resultaten te verbeteren. Ook bij IFB zouden de problemen heel groot zijn. Afgelopen weekend was er in de *Gazet van Antwerpen* sprake van het oprichten van een aparte vennootschap om de terminals in onder te brengen. Er zou ook worden gezocht naar partners in een poging om vers kapitaal binnen te brengen. Via via vernemen wij dat de *cash drain* per maand in de miljoenen loopt.

Dit alles om maar aan te geven dat er heel veel onrustwekkende berichten zijn over de financiële situatie bij Logistics en dat wij ons ernstige vragen moeten stellen over de situatie en de toekomst van Logistics.

Ik heb dan ook de volgende vragen, mijnheer de minister. Zijn de cijfers van Logistics voor het boekjaar 2011 al bekend? Zo ja, was is de omzet, het resultaat en het vervoerde tonkilometer? Hoe verhouden deze cijfers zich tot de cijfers van de voorbije jaren? Hoe verhouden zij zich tot de geplande cijfers? Wat zijn de oorzaken van eventuele afwijkingen ten opzichte van de geplande resultaten? Zo neen, wanneer worden de cijfers verwacht? Ik verwacht enigszins dat de cijfers er nog niet zijn. Is er reeds een indicatie beschikbaar? Wat zijn de laatst bekende cijfers?

Ik vraag toch wel wat aanwijzingen omdat wij het voorlopig moeten stellen met berichten via via en via kranten. Ik kan aannemen dat er nog geen definitieve cijfers kunnen worden gegeven. Ik meen niet dat dit wil zeggen dat wij de problematiek hier uit de weg moeten gaan.

Hoe zal een eventueel verlies worden opgevangen? Welke garanties heeft de overheid dat een negatief resultaat geen invloed zal hebben op andere activiteiten van de NMBS? Wij denken dan natuurlijk in eerste instantie aan het binnenlandse reizigersvervoer. Wat is de invloed van de resultaten van Logistics op de financiële situatie van de Groep? Welke van de voorziene herstructurerings- en besparingsmaatregelen werden volledig uitgevoerd? Zijn er nog bijkomende besparingsmaatregelen gepland?

Welke toekomst ziet u nog voor NMBS Logistics? Is de Staat voorbereid, mocht het houden van een eigen goederenpoot niet langer houdbaar zijn? Worden er bepaalde pistes in het vooruitzicht gesteld?

14.04 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het financiële resultaat van NMBS Logistics voor het boekjaar 2011 is nog niet gekend. De algemene vergadering vindt plaats in april.

Ik wil nog een keer benadrukken dat NMBS Logistics en haar dochtermaatschappijen – bijvoorbeeld IFB en Xpedys – maatschappijen van privérecht zijn, en geen overheidsbedrijven. Wij moeten enkel via de raad van bestuur van de NMBS-operator controle uitoefenen. De regeringscommissaris zal ons zeker verwittigen en informeren wanneer de resultaten beschikbaar zijn. Tot dan blijft B-Logistics autonoom beslissen over haar strategie. Bijna 2 jaar geleden is ter zake een dossier aan de Europese Commissie voorgelegd, en wij moeten ons engagement naleven.

Wat de locomotieven betreft, werden bij de verdeling van het vrachtvervoer binnen NMBS Logistics – zoals

gezegd een naamloze vennootschap van privérecht – de noden voor locomotieven van het type 13 door NMBS Logistics vastgesteld op 60 eenheden, wat neerkomt op het totale locomotievenpark voor dit type machines.

De Belgische Staat heeft dit aantal bekendgemaakt aan de Europese Commissie, die het aanvaard heeft. De NMBS heeft op 31 januari 2011 alle leasingrechten die zij op deze 60 locomotieven had aan NMBS Logistics doorgegeven. De effectieve vrijmaking van deze rechten moest in de loop van 2011 in 2 schijven gebeuren om de NMBS een oplossing te bieden voor de vertraagde levering van nieuw materieel van het type 18. De tweede schijf werd op vraag van NMBS Logistics echter opgesplitst. De vrijmaking van de laatste 15 locomotieven is uitgesteld tot 31 december 2012.

Omdat het gaat om een belangrijke element inzake de vernieuwde structuur van het vrachtvervoer, dat door de Belgische Staat aan de Europese Commissie is medegedeeld, vraag ik de NMBS om meer informatie hierover.

Wat de derde en de vierde vraag van de heer Geerts betreft, zijn er nog zo'n 30 oude locomotieven van het type 23 in dienst. Zij worden zeer beperkt gebruikt voor de reizigersdienst. Deze locomotieven zullen in de komende 3 maanden buiten dienst geplaatst worden. Dit wordt mogelijk gemaakt door de verdere instroom van het locomotieftype 18.

Op dit ogenblik worden de 15 voor de NMBS beschikbare locomotieven van het type 13 gebruikt in de reizigersdienst. Zij zullen in de komende maanden door nieuwe locomotieven van type 18 vervangen worden. De indiensttreding van de nieuwe locomotieven van het type 18 moet in elk geval een positieve impact hebben op het treinvervoer voor reizigers.

14.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik denk dat zowel ikzelf als de andere vraagstellers een beetje op hun honger blijven zitten inzake de antwoorden op de gestelde vragen. U verwijst onder meer naar bijkomende informatie die u zult opvragen bij de NMBS.

Mijnheer de minister, ik wil u er toch op wijzen dat de problematiek u al eerder gesignaleerd werd, niet alleen op basis van wat er in de pers is verschenen, maar ook op basis van de ingediende vragen. Mijn vraag dateert van 24 februari en we zijn nu twee weken verder. Ik had gehoopt dat de NMBS intussen in staat was geweest om u de nodige informatie te bezorgen. Het verwondert mij een beetje dat dit tot nu toe nog niet gebeurd is en dat er nog geen duidelijkheid is omtrent dat dossier. Bij een volgende gelegenheid zal ik u daar zeker verder over bevragen.

Ik ben in ieder geval een beetje verwonderd over heel het verhaal.

14.06 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, puur juridisch gezien, worden de T13-locomotieven via een leasingovereenkomst door Logistics geleased en is er een verhuring van de vijftien laatste T13-toestellen aan de NMBS. Het is dat laatste contract dat opgeschort wordt door de instroom van de T18. Begrijp ik dat zo goed?

14.07 Minister Paul Magnette: Ja.

14.08 David Geerts (sp.a): Goed, dank u.

14.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik begrijp uit uw antwoord wel dat we over een privaatrechterlijke onderneming spreken waar wij ons als politici niet te veel in kunnen moeien, om het zo uit te drukken. Toch vind ik dat wij daarop een bepaalde visie zouden moeten kunnen ontwikkelen. Aangezien de overheid zelf het initiatief heeft genomen om een laatste injectie te doen, twee jaar geleden, vind ik het toch maar logisch dat de overheid nu ook nagaat hoe het met dat bedrijf gaat. Gaat het al dan niet goed en wat zijn de toekomstperspectieven? In die zin vind ik dat wij in deze commissie ook een zicht moeten krijgen, misschien niet op de cijfers, die vertrouwelijk gehouden moeten worden, maar wel op de situatie bij dat bedrijf en de toekomstvisie ervan.

Wat de locomotieven aangaat, vind ik het een beetje merkwaardig dat de NMBS bepaalde toestellen niet meer wenst te gebruiken, namelijk die van het type T13, terwijl de NMBS wel toestellen wil behouden waarvan de maatschappij nochtans weet dat die in de toekomst niet uitgerust kunnen worden met ETCS. Daar stel ik mij soms wel vragen bij. Ik denk dat wij daar in de komende maanden nog wel meer duidelijkheid

over zullen krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan meer gebruiksvriendelijk materiaal voor de treinbegeleiders" (nr. 9726)

15 Question de M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nécessité de prévoir du matériel plus convivial pour les accompagnateurs de train" (n° 9726)

15.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, gelet op de financiële situatie bij de NMBS-Groep was er enige tijd geleden verwondering over de aanschaf van tablets. Het gerucht deed de ronde dat het een cadeau was voor het hogere kaderpersoneel. In haar antwoord maakte toenmalig minister Vervotte duidelijk dat de maatregel niet zozeer diende om het topkader te belonen, maar dat het de efficiëntie en de werking van het gewone treinpersoneel ten goede zou komen.

Blijkbaar zal de Cronos Groep via haar dochter Freebility en IDA Media Foundry de ruim vierduizend treinbestuurders van de NMBS uitrusten met de zogenaamde tablets. Het gaat om een contract van ruim 7,3 miljoen euro. Ik citeer NMBS-woordvoerder Bart Crols: "De bedoeling is dat de tablets de tot twintig kilogram zware boekentassen van de treinbestuurders zullen vervangen." Daarbij werd het nieuws bevestigd dat enige tijd geleden in de media stond. Ik citeer verder: "De treinbestuurders slepen in die boekentassen heel wat documentatie mee over hun lijn en over de reglementering en procedures. Al die informatie komt in tablets terecht. Het is de bedoeling dat die gegevens elke ochtend worden gesynchroniseerd om de informatie up-to-date te houden. Op die manier dragen de tablets niet alleen bij tot het welzijn van de treinchauffeurs en de ergonomie maar ook tot de veiligheid op het spoor. Ook het milieu vaart er wel bij, omdat we minder papier zullen verspillen."

De betrokken 4 000 treinbestuurders krijgen allemaal een zogenaamde ruggedized tablet, een tablet die tegen een stootje kan. Ze zijn van het type Panasonic Touchbook CF-H2, zij het in een uitzonderlijk zwarte versie met een NMBS-logo. Ze worden geleverd door Freebility, dochter van de Cronos Group. IDA Media Foundry, een andere Cronosdochter, staat in voor de applicatie, die erop zal draaien, onder meer met een handzame zoekmotor. De eerste exemplaren worden over enkele maanden onder de treinbestuurders verdeeld. Binnen het jaar zouden alle 4 000 treinbestuurders een tablet moeten hebben.

We hebben het alleen gehad over de treinbestuurders maar ook de treinbegeleiders lopen de hele dag rond met onwaarschijnlijk zware IBIS-toestellen en moeten ook nog eens verplicht hun handboeken meeslepen.

Bent u van oordeel dat ook de treinbegeleiders van meer gebruiksvriendelijk materiaal moeten worden voorzien? Zo ja, hoe? Welke maatregelen werden genomen? Zo neen, waarom niet?

15.02 Minister **Paul Magnette**: De IBIS-toestellen van de treinbegeleiders zijn meer dan de helft lichter dan het gekozen model voor de treinbestuurders. De toestellen worden sinds begin 2006 door alle treinbegeleiders gebruikt. Sinds de indienststelling is er met succes een aantal ontwikkelingen gebeurd om het papier dat de treinbegeleiders bij zich moeten dragen, te verminderen. Toch kunnen of mogen sommige documenten niet worden geïnformatiseerd om technische redenen of verplichtingen opgelegd door de federale overheid. Daarom ook heeft de NMBS elke treinbegeleider een trolley bezorgd.

Naast de voortdurende verbetering van de IBIS-toestellen is NMBS Mobility begonnen met de analyse van de vervanging van de IBIS-toestellen tegen 2014-2015, indien mogelijk door nog lichtere toestellen.

15.03 **Tanguy Veys** (VB): Ik ben blij dat de huidige manier van werken van de treinbegeleiders voor de NMBS een punt van aandacht is. In de toekomst moeten ze met lichtere toestellen werken. Ze moeten zoveel mogelijk vermijden om zware boeken mee te slepen. Eventueel kan er worden gekozen voor elektronische versies, in zoverre dat praktisch en wettelijk mogelijk is. Ik ben blij dat men daar aandacht aan besteedt en in de toekomst betere alternatieven zal voorstellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 9822 van de heer Dufrane, vraag nr. 9854 van de heer Van den Bergh, vraag nr. 9870 van de heer Devlies en vraag nr. 9889 van de heer Dufrane worden uitgesteld.

16 Question de Mme Colette Burgeon au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arrêt des travaux de rénovation de la gare de Braine-le-Comte depuis cinq mois" (n° 9877)

16 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de al vijf maanden stilliggende renovatiewerken in het station 's Gravenbrakel" (nr. 9877)

16.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la gare de Braine-le-Comte, dans l'arrondissement de Soignies, a été construite en 1840 et est entrée en service le 31 octobre 1841. À ce titre, elle est la plus vieille gare en activité du continent européen. Construite en style néo-classique par l'architecte Denis et monument classé, son état actuel est purement scandaleux.

En effet, la rénovation de la gare entamée voici trois ans est à l'arrêt depuis cinq mois à la suite de la faillite de l'entreprise chargée d'effectuer les travaux. Comme il s'agit d'un marché public, la SNCB ne peut rien faire sauf trouver un arrangement avec la curatelle.

Triste situation pour cette gare qui occupe une place stratégique à la porte du Hainaut, à la confluence de deux lignes majeures qui relient La Louvière à Bruxelles (les lignes 117 et 108) ainsi que Mons à Bruxelles (la ligne 96)! Soulignons également que cette gare est appelée à devenir l'un des terminaux du futur RER!

Voilà beaucoup trop longtemps que les voyageurs comme le personnel connaissent des conditions d'accueil et de travail pour le moins spartiates - je reste modérée dans le choix de mes mots -, puisqu'ils sont confinés dans un conteneur situé devant la gare en chantier.

Monsieur le ministre, ces dernières années, j'ai interrogé à plusieurs reprises vos prédécesseurs sur les conditions d'accueil déplorables rencontrées par les navetteurs fréquentant la gare de Braine-le-Comte: toilettes fermées, quais vétustes et inadaptés aux personnes à mobilité réduite, etc.

Je vous rappelle que cette gare extrêmement fréquentée constitue la porte d'entrée du cœur du Hainaut vers Bruxelles.

Monsieur le ministre, où en sont les négociations entre la curatelle et la SNCB? Quand les travaux reprendront-ils? Avec quel échéancier? En quoi consistent les travaux de rénovation de la gare? À quel stade ces travaux ont-ils été interrompus? Dans l'attente de cette reprise, quelles mesures la SNCB compte-t-elle mettre en œuvre afin d'améliorer les conditions d'accueil des navetteurs et de travail de son personnel?

16.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, madame Burgeon, les travaux en cours dans la gare de Braine-le-Comte, bâtiment classé, consistent en une importante modernisation intérieure des espaces accessibles aux voyageurs et des locaux du personnel du Groupe SNCB.

Afin de permettre l'exécution des travaux, tout en maintenant l'activité du personnel du Groupe SNCB et l'accueil des voyageurs, une gare provisoire a été installée à proximité du bâtiment en travaux et du couloir sous voies desservant les quais.

Aujourd'hui, les sociétés Laurent SPRL et EGTRL SPRL, adjudicataires, sont hélas tombées en faillite (décision du tribunal de commerce de Tournai du 20 décembre 2011 publiée au *Moniteur belge* le 30 décembre 2011), alors que les travaux de rénovation des locaux liés à l'accueil des voyageurs, la salle des pas perdus, le bureau des recettes, certaines concessions et divers bureaux pour les accompagnateurs de train ne sont malheureusement achevés qu'à 50 %.

À la suite des contacts pris avec la curatelle des deux faillites, la SNCB-Holding a été informée de la non-poursuite des activités de ces deux sociétés. La reprise des travaux ne pourra dès lors se faire que via la conclusion d'un ou de plusieurs nouveaux marchés publics dans le respect de la législation et des procédures en matière de marchés publics.

Le délai estimé pour la reprise des travaux est de neuf à douze mois et ceux-ci devraient durer plus ou

moins six mois. La SNCB-Holding met tout en œuvre pour limiter les désagréments à la clientèle ferroviaire en réalisant des petits travaux d'amélioration de peinture, de renforcement de l'éclairage, d'amélioration du revêtement de sol et de nettoyage des locaux dans le bâtiment provisoire et met tout en œuvre pour que les travaux puissent reprendre dans les délais les plus courts. Hélas, ce type d'événement se produit en particulier dans les situations de crise économique que nous connaissons.

16.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Le problème, c'est que le bâtiment provisoire met vraiment le personnel à l'étroit. L'endroit est tout bonnement irrespirable. Peut-être pourrait-on envisager d'améliorer même la gare provisoire?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Questions jointes de

- **Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouvelles méthodes de recrutement de la SNCB-Holding" (n° 10032)**

- **M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la campagne de recrutement de la SNCB-Holding" (n° 10060)**

17 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe aanwervingsmethoden bij de NMBS-Holding" (nr. 10032)**

- **de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recruteringscampagne van de NMBS-Holding" (nr. 10060)**

17.01 Linda Musin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 4 novembre dernier, à l'occasion d'un échange de vues portant sur le Masterplan pour la sécurité ferroviaire du Groupe SNCB, nous avons eu l'occasion de revenir sur la problématique du recrutement au sein du Groupe SNCB.

En effet, nous connaissons les difficultés de recrutement – tout spécialement en ce qui concerne les métiers dits en pénurie comme ingénieurs ou électromécaniciens – éprouvées par le Groupe SNCB. Or, pour pallier le départ à la retraite, d'ici 2020, de plus de 18 000 personnes employées, le Groupe SNCB doit engager au moins 1 300 personnes chaque année.

Lors de cet échange de vues, nous avons entre autres fait le point sur diverses initiatives de la SNCB-Holding visant, conformément aux recommandations de la commission spéciale sur la Sécurité du rail, à améliorer et accélérer les procédures de recrutement. Nous avons ainsi appris que le *Job Day*, organisé à Bruxelles, avait permis le recrutement de 17 personnes. Le CEO du Holding avait également indiqué que, sur les quatorze derniers mois, 350 procédures "Tout en un jour" avaient été organisées ainsi que, depuis juin 2010, 174 procédures accélérées pour technicien ELM "Tout en un jour".

La SNCB-Holding continue évidemment ses efforts en matière de recrutement. Ainsi, la presse du 28 février nous informait de nouvelles initiatives de l'entreprise publique. Citons entre autres une sensibilisation directe aux voyageurs par le biais d'annonces dans les trains; l'organisation de trois *Job Days* à Anvers (15/3), Gand (22/3) et Malines (23/4), ainsi que des actions de mobilisation préalables aux campagnes locales de recrutement.

Si l'on ne peut que se réjouir face à ces initiatives, je m'interroge néanmoins sur certaines indications ou informations publiées dans la presse.

Monsieur le ministre, concernant les actions de mobilisation préalables, le Holding précisait qu'elles se feraient via les canaux traditionnels, mais aussi par le biais de – je cite l'article – "l'affichage et des flyers distribués dans les night-shops et tea-rooms fréquentés par les 'nouveaux Belges'". Voilà qui m'a laissée perplexe. Le Holding peut-elle préciser ce point qui apparaît au minimum comme stigmatisant?

En ce qui concerne la sensibilisation directe par le biais d'annonces dans les trains, la Holding prévoit uniquement des annonces pour les sélections d'accompagnateurs de train en Région bruxelloise et en

Région wallonne tandis qu'en Flandre, on y ajoutera la conduite des locomotives. Quelles sont les raisons de ces annonces différenciées selon les Régions? Ne cherche-t-on aucun conducteur de train en Wallonie ou à Bruxelles? Cela paraît surprenant.

À côté de ceux prévus à court terme jusqu'au mois d'avril prochain, d'autres *Job Days* sont-ils prévus cette année? Le cas échéant, où seront-ils organisés?

Enfin, et plus globalement, quels sont les objectifs fixés par la Holding en matière de recrutement par le biais de ces différentes initiatives?

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

17.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb ook een paar vragen over de grootschalige rekruteringscampagne die opgestart is door de NMBS-Holding. Naar verluidt is dit voornamelijk om posities in te vullen van werknemers die met pensioen gaan. Men is op zoek naar technici, ingenieurs, treinbestuurders en treinbegeleiders. Het zou dit jaar gaan over zowat 1 300 aanwervingen.

Hiertoe worden, zoals steeds blijktbaar, de grote middelen ingezet. Er wordt gebruik gemaakt van diverse kanalen. Mevrouw Musin heeft er al een aantal aangehaald. Ik wil ze voor het verslag toch ook even opsommen. Boodschappen op de trein; affiches en digitale reclameborden in de stations; spotjes op radio, tv, bioscoop en online; publiciteit in de geschreven pers; affiches en folders in nachtwinkels en tearooms; promotie op sociale websites als Facebook, YouTube en LinkedIn. Daarnaast worden ook drie jobdagen ingericht in Antwerpen, Gent en Mechelen.

Opvallend is ook dat de actie "Refer a friend" opnieuw wordt toegepast. Die actie bestaat erin dat de huidige personeelsleden van de NMBS-Groep een kandidaat kunnen aandragen voor een van de knelpuntberoepen. Zij krijgen daarvoor een premie van 250 euro. Als die kandidaat ook wordt aangeworven en na een jaar nog op post is, krijgen zij nogmaals 250 euro.

Ik heb daarover een aantal vragen, mijnheer de minister. Wat is de totale kostprijs van deze campagne? Wat is de onderverdeling van de kostprijs over de verschillende deelprojecten en communicatiekanalen? Hoeveel bedraagt de prijs die de NMBS aan de Holding aanrekent voor de boodschappen op treinen en publiciteit in de stations beheerd door de NMBS?

Wat "Refer a friend" betreft, heeft die actie vorig jaar ook gelopen? Is die actie geëvalueerd? Hoe is die actie geëvalueerd? Hoeveel kandidaten hebben gesolliciteerd via deze weg? Hoeveel werden er uiteindelijk via deze weg aangeworven?

Daarnaast liet de woordvoester van de NMBS-Holding in *De Morgen* van 29 februari optekenen dat men vooral op zoek is naar vrouwen en naar nieuwe Belgen. Hoe wordt dit geconcretiseerd? Is de communicatie vooral gericht op deze groepen? Is er op een of andere manier sprake van positieve discriminatie bij de aanwervingen? Op welke manier besteden diversiteitsplannen van de NMBS-Holding aandacht aan de werving van deze kansengroepen?

Welke streefcijfers voor allochtonen, vrouwen en personen met een handicap worden gehanteerd in het plan voor de jaarlijkse instroom en het aandeel in het totale personeelsbestand? Werden die streefcijfers in 2011 gehaald?

17.03 Paul Magnette, ministre: Madame Musin, pardonnez-moi, mais certains éléments de réponse m'étant parvenus très tard hier soir, je ne possède la réponse complète qu'en néerlandais. Je donnerai donc lecture de ma réponse intégralement en néerlandais, mais grâce à l'excellence du travail des interprètes de la Chambre, vous pourrez l'écouter en français dans votre oreillette.

De NMBS-Holding voert het hele jaar door campagne ter ondersteuning van de rekruteringsinspanningen voor de personeelsbehoefte van de volledige NMBS-Groep. Op 27 februari ging inderdaad een grootschalige imagocampagne van start, die in de loop van het jaar wordt aangevuld met tactische campagnes voor specifieke profielen en regio's.

De kostprijs voor deze recente imagocampagne bedraagt in totaal 751 000 euro. De kostprijs per kanaal is

vertrouwelijk, want daarover werd onderhandeld via een mediacentrale. Voor de boodschappen in de treinen rekent de NMBS geen kosten door aan de NMBS-Holding. De publiciteitsruimte in alle stations wordt gecommmercialiseerd door Publifer, een gemeenschappelijke dochtermaatschappij van NMBS-Holding en Clear Channel. De NMBS-Holding betaalt een voordeeltarief aan Publifer voor de aangekochte publiciteitsruimte.

De actie "Refer a friend" werd als zeer succesvol geëvalueerd. Niet alleen was de reactie van het personeel bijzonder enthousiast – er waren zo'n 2 000 ingediende dossiers, al beantwoorden niet alle geïnteresseerden aan het profiel van de knelpuntenberoepen, en natuurlijk slaagde ook niet iedereen voor de selectieproeven – maar uiteindelijk werden in 2011 48 personeelsleden aangeworven via deze actie.

De NMBS-Groep besteedt veel aandacht aan diversiteit. De spoorweggroep streeft naar een betere afspiegeling van de samenleving in haar personeelsbestand. Daarom wordt gericht gebruikgemaakt van bepaalde communicatiekanalen en wordt diversiteit concreet gemaakt in de campagnebeelden.

In september 2011 werd bovendien in samenwerking met de diversiteitconsulenten van het Territoriaal Pact voor de Werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een infosessie georganiseerd om de verantwoordelijken van de Brusselse belangengroepen te informeren over de Job Days in Schaarbeek, op 26 en 27 oktober, en om hen te motiveren hiervoor publiciteit te maken. Tijdens deze dagen konden de kandidaten kennismaken met de werkzettel. Onder het motto "word op één dag onze nieuwe collega in Brussel" konden de geïnteresseerden onmiddellijk deelnemen aan de aanwervingproeven, zodat zij nog dezelfde dag met een voorstel tot aanwerving op zak naar huis konden.

In juli 2011 vond er overleg plaats met Target Media, gespecialiseerd in doelgroepenmarketing, en in het bijzonder in mensen van Turkse en Marokkaanse afkomst, om gerichte publiciteitscampagnes op te stellen. De voorbije maanden werd er bovendien intensief campagne gevoerd in Brussel rond vacatures voor technici elektromechanica en voor treinbestuurder.

Sinds 2010 sponsort de NMBS-Holding het Jump Forum, dat ijvert voor de actieve promotie van vrouwen op directieposten. Het gaat om een ontmoeting tussen vrouwen die een boost willen geven aan hun loopbaan en om ondernemingen die hun topmanagement wensen te diversifiëren. Het jongste forum vond plaats op 5 mei 2011, en had als hoofdthema hoe een mentorprogramma uit te werken dat daadwerkelijk efficiënt is om vrouwen te helpen bij het opklimmen in hun loopbaan bij de ondernemingen.

Met het oog op het aantrekken van vrouwelijke profielen werd de NMBS-Groep als werkgever opgenomen in de Jump-catalogus voor 2011.

In alle wervingscampagnecomunicatie wordt bovendien getracht door gebruik te maken van diverse profielen op het vlak van gender, leeftijd en afkomst stereotypen te doorbreken en het imago van de NMBS-Groep van gesloten, mannelijk en Belgisch bedrijf te doorbreken. Zo worden bijvoorbeeld steeds een man en een vrouw getoond in de campagnebeelden, ook in zogenaamde mannenberoepen. Alle campagnebeelden bevatten ook het diversiteitlabel waarbij het belang wordt onderstreept dat de NMBS-Groep hieraan hecht. Bij de selectie wordt echter geen positieve discriminatie toegepast. De selectiecriteria blijven gelijk, ongeacht gender of etnische origine.

Het diversiteitplan besteedt aandacht aan de werving van deze kansengroepen voor vermelde initiatieven. Tevens wordt waar mogelijk een statistische monitoring georganiseerd en blijft men actief zoeken naar nieuwe rekruteringskanalen om de kansengroepen beter te bereiken. Het diversiteitplan besteedt echter ook aandacht aan andere domeinen zoals opleiding, sensibilisering, combinatie werk-privé enzovoort. Het voeren van een doorgedreven beleid is immers noodzakelijk wil men het draaideureffect voorkomen.

Het beheerscontract voor de NMBS-Holding stelt drie streefcijfers voorop, namelijk een aandeel van 20 % vrouwen en 10 % allochtonen in de instroom van nieuwe medewerkers en een tewerkstelling van 3 % personen met een handicap in het totale personeelsbestand.

De analyse van de streefcijfers voor 2011 en voor de verschillende vennootschappen leert ons dat het streefcijfer van 20 % vrouwen in de instroom niet binnen alle vennootschappen wordt gehaald. De instroom van vrouwelijke medewerkers bedraagt in 2011 36 % bij de NMBS-Holding, 17 % bij de NMBS en 10 % bij Infrabel. Het voorkomen van technische beroepen vormt hiervoor een belangrijke verklaring. Het streefcijfer van 10 % allochtonen kan niet geëvalueerd worden. Een analyse gebaseerd op nationaliteit blijft op dit

moment de enige objectieve maatstaf. Los van deze analyse observeren wij wel dat het personeelsbestand moeilijk kan worden omschreven als etnisch-cultureel divers. Het streefcijfer van 3 % met betrekking tot het aandeel van personen met een handicap in het totale personeelsbestand en voor de instroom kan momenteel niet geëvalueerd worden. Wel stellen wij vast dat op datum van 1 januari 2012 de situatie van 447 personeelsleden ofwel 1,5 % van het totale personeelsbestand onderwerp van een evaluatie was waarbij actief gezocht wordt naar mogelijkheden van wedertewerking of herklassering.

17.04 **Linda Musin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

On ne peut que se réjouir de l'initiative du groupe SNCB. En effet, on ne va certainement pas jeter le bébé avec l'eau du bain, dans la mesure où des efforts sont consentis et où il y a une volonté de recruter, dans un souci de diversité, des personnes issues de groupes dits vulnérables. Cependant, on peut peut-être regretter la façon dont cela a été formulé.

En outre, monsieur le ministre, pour deux de mes questions, je reste un peu sur ma faim. D'autres *Job Days* seront-ils organisés cette année, en particulier du côté francophone? Des recrutements de conducteurs de train sont-ils prévus, du côté francophone également? Je suppose que nous aurons l'occasion d'y revenir ultérieurement.

17.05 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw vrij volledig antwoord. Wat betreft uw antwoorden met betrekking tot de diversiteit, ben ik blij een concreet streefcijfer te vernemen en te vernemen welke acties er worden ondernomen.

Ik denk dat er terdege onderzoek moet worden gedaan naar de reden waarom het streefcijfer niet wordt gehaald. Als men een streefcijfer van 10 % allochtonen vooropstelt en dan vaststelt dat het niet wordt gehaald, moet er volgens mij meer initiatief worden genomen om te bekijken waar het probleem zich precies situeert en misschien te praten met de mensen van vreemde origine die alsnog een plaats vinden binnen de NMBS-Groep.

Als het objectief van 1 300 medewerkers dit jaar wordt behaald, komt dat neer op 577 euro per aangeworven persoon. Wij hebben daarover in het verleden al gedebatteerd in twee hoorzittingen met verschillende vertegenwoordigers van de NMBS-Groep in het kader van de opvolgingscommissie Spoorwegveiligheid en van de besparingsplannen van de NMBS.

Ik zei daar dat het mij allemaal heel hoog gegrepen en heel duur lijkt en dat het mij ook lijkt dat acties uit het verleden worden herhaald, zonder dat er wordt geëvalueerd.

Ik ben niet volledig geweest in mijn vraagstelling en heb niet gevraagd hoeveel de actie "Refer a friend" heeft gekost. Ik stond destijds versteld van het lage aantal aanwervingen dat die jobdagen uiteindelijk opleverde. De actie "Refer a friend" leidde, in de grote massa die de NMBS-Groep is, tot 48 aanwervingen.

Ik vraag mij dan ook af of dat de juiste manier is of dat het niet beter is om dat soort acties meer kwalitatief te begeleiden dan met zuivere incentives te werken.

Ik dank u in elk geval voor uw volledig antwoord.

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

18 **Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux inutiles de la SNCB" (n° 9508)**

18 **Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nutteloze werken van de NMBS" (nr. 9508)**

18.01 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Monsieur le ministre, ma question fait suite à un reportage diffusé le lundi 6 février 2012 sur les antennes de la RTBF dans l'émission *On n'est pas des pigeons*. Celui-ci met en évidence un certain nombre de questions légitimes que les journalistes se posent sur la destinée de plusieurs dizaines de trains et locomotives inutilisés qui, bien que toujours en bon état, sont destinés à la

casse par la SNCB.

Les informations données par les journalistes sont-elles correctes en ce qui concerne le nombre de machines qui iront à la casse en 2012? Je cite: "un train-couchette de 40 wagons, 50 trains équipés de locomotives de type L23".

Interrogé sur ce type de locomotive, le porte-parole de la SNCB met en exergue l'aspect non fiable et non sécurisé de ces machines mais aussi l'impossibilité pour celles-ci d'être équipées des nouveaux systèmes TBL1+ ou ETCS, alors que le journaliste affirme que six de ces locomotives disposeraient déjà du système TBL1+.

Pourriez-vous nous éclairer sur ces informations qui semblent contradictoires?

Confirmez-vous que ces six machines sont également devenues inutiles? Si oui, pourquoi?

Il est également fait mention dans le reportage que le coût de la location mensuelle par la SNCB de 49 locomotives d'origine allemande équivaldrait à celui de l'installation de tels systèmes. Pourriez-vous nous donner la raison pour laquelle ce choix été opéré plutôt que l'équipement des anciennes machines du système TBL1+ ou ETCS?

18.02 Paul Magnette, ministre: Madame Warzée, la SNCB met effectivement d'anciennes voitures-couchettes I5 hors service, ces voitures étant âgées de 45 ans, ce qui pour des gens comme nous est très jeune mais pas pour des wagons ou locomotives.

Au cours des dernières décennies, les voitures-couchettes n'ont été mises en service que de façon très limitée, les derniers trains de nuit ayant été supprimés en 2003. D'ailleurs ces voitures ne sont pas climatisées et en tant que voitures ordinaires, elles ne disposent d'aucun confort, ce qui ne correspond pas aux attentes contemporaines des passagers.

En ce qui concerne les locomotives type 23, elles ont été construites en 1955. Elles auront donc elles aussi bientôt 50 ans et arrivent en fin de vie. Les caractéristiques techniques de ces locomotives ne répondent plus aux normes actuelles, notamment leur vitesse limitée à 130 km/h et leur puissance limitée. Elles n'ont une traction possible que sous 3 000 volts. Le poste de conduite est très réduit et manque totalement de confort. Il n'y a pas de possibilité de circulation en configuration réversible avec les voitures modernes et les coûts d'entretien et d'exploitation sont très élevés.

En conclusion, ces locomotives ne sont plus aptes à une exploitation en trafic voyageurs, raison pour laquelle elles sont remplacées progressivement par les nouvelles locomotives type 18.

Il est techniquement possible, en effet, d'équiper ces locomotives T23 de la TBL1+. Les quatre locomotives T23 équipées continuent d'ailleurs à être utilisées. Elles le sont comme locomotives de pousse dans le plan incliné de Liège-Guillemins, mais au vu des éléments exposés ci-avant, il n'est pas économiquement justifié de les équiper de la TBL1+.

Enfin, 48 locomotives *tracks* sont louées à SNCB Logistics, pour le service marchandises. Il s'agit de locomotives pouvant circuler sur les différents réseaux limitrophes et qui sont donc adaptées aux différentes tensions de réseau et à leur système de sécurité.

Le trafic marchandises a une vocation fortement internationale, ce qui rend caduque l'utilisation de locomotives ne pouvant être utilisées qu'en 3 000 volts.

18.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Étant donné la conjoncture actuelle, il est évident d'essayer de réaliser des économies un peu partout. Le reportage était, en fait, plutôt ambigu, puisqu'il signalait que, d'une part, certaines locomotives étaient destinées à la casse et que, d'autre part, la SNCB en louait. Votre réponse a été très claire à ce sujet.

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

La réunion publique de commission est levée à 12.25 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.25 uur.