

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Compte rendu analytique

DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE,
DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
DU

12 - 07 - 2000
après-midi

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	:	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	:	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	:	<i>Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
PSC	:	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	:	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie&ID21</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000	:	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer</i>
QRVA	:	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
HA	:	<i>Handelingen (Integraal Verslag)</i>
BV	:	<i>Beknopt Verslag</i>
PLEN	:	<i>Plenum</i>
COM	:	<i>Commissievergadering</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000	:	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	:	<i>Questions et Réponses écrites</i>
HA	:	<i>Annales (Compte Rendu Intégral)</i>
CRA	:	<i>Compte Rendu Analytique</i>
PLEN	:	<i>Séance plénière</i>
COM	:	<i>Réunion de commission</i>

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Tel. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Tél. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

SOMMAIRE

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES – C 265

QUESTIONS

– de Mme **Karine Lalieux** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le service public presté par la SNCB (n° 2307)

Orateurs : **Karine Lalieux** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 5

– de M. **Philippe Collard** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur la Bastogne-Libramont (n° 2331)

Orateurs : **Philippe Collard** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 6

– de Mme **Magda De Meyer** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur le contrôle technique des nouvelles automobiles munies d'un attache-remorque (n° 2347)

Orateurs : **Magda De Meyer** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7

– de Mme **Karine Lalieux** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur l'unicité de la SNCB (n° 2367)

Orateurs : **Karine Lalieux** et **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports 7

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

RÉUNION PUBLIQUE

MERCREDI 12 JUILLET 2000

APRÈS-MIDI

PRÉSIDENCE :

M. Lode VANOOST

La séance est ouverte à 14 h 05.

QUESTIONS

SERVICE PUBLIC PRESTÉ PAR LA SNCB

Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité du service public presté par la SNCB" (n° 2307)

Mme **Karine Lalieux** (PS) : Je me réjouis des mesures de gratuité entrées en vigueur à la SNCB. Cela pourrait déboucher sur une plus grande utilisation des transports en commun.

Cependant, je suis inquiète car je partage votre intérêt pour le service public. Pouvez-vous affirmer que vous avez entrepris tout ce qui vous était permis pour développer les missions de service public de la SNCB ?

Je ne vois pas comment vous pourriez, aujourd'hui, financer un projet ambitieux.

Qu'offrez-vous en termes de qualité et de quantité de service public ? Les propositions permettant d'augmenter la fréquence, de désengorger certaines lignes disparaissent dans des études dont on ne voit pas les résultats.

Qu'allez-vous faire après l'étude révélant que les seules missions de service public sont déficitaires à hauteur de 3 milliards ?

Allez-vous demander au gouvernement qu'il octroie d'urgence ces 3 milliards à la SNCB ?

Il nous faut un plan d'action opérationnel, cohérent et pertinent qui puisse nous rassurer sur l'avenir des missions de service public.

Nous n'avons pas le droit à l'erreur car les clients déçus pourraient se tourner vers d'autres moyens de transport comme la voiture.

N'est-il pas suicidaire d'encourager la demande pendant qu'on étrangle l'offre ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Dans le secteur ferroviaire, la priorité a été donnée à une amélioration de l'offre. Cette intention s'est concrétisée par la négociation et l'adoption d'un second avenant au deuxième contrat de gestion.

Certains objectifs qualitatifs ont été ainsi introduits dans l'actuel contrat de gestion pour redynamiser, voire réorienter, certains choix de la SNCB en matière de mobilité par le rail. Il s'agit, entre autres, d'une planification des études relatives au RER, du concept de qualité totale sur certaines lignes, d'une possibilité d'indemnisation des passagers lésés – en cas de retard par exemple –, d'une consultation plus large du Comité consultatif des usagers de la SNCB...

Les lignes de force de cet avenant posent les jalons du troisième contrat de gestion, dont la négociation débutera avant la fin de cette année.

Un travail de fond a été engagé pour dynamiser le *management* de la SNCB en clarifiant ses modes de gestion.

Il faut souligner deux initiatives importantes : d'une part, l'adoption de tableaux d'emploi et ressources et la révision annuelle du montant de la redevance d'infrastructure qui permet la transparence des flux financiers ; d'autre part, la mise en place de deux examens, l'un réalisé par la Cour des comptes et le second par un bureau privé. Ensemble, ils permettront de faire le point sur le fonctionnement, la stratégie, la structure d'endettement de la société et sa relation avec l'État.

Ce changement de politique a été inspiré par les soucis de renforcement du service public et d'amélioration de l'efficacité et de la transparence. Il s'est concrétisé par plusieurs prises de position visant à affirmer le rôle de l'État fédéral en tant qu'autorité de tutelle, mais aussi en tant qu'actionnaire quasi unique de l'entreprise. Ce fut le cas à l'occasion de l'assemblée générale de la SNCB, le 28 avril 2000.

En ce qui concerne le dossier RER, la mise en place d'un groupe de travail à haut niveau a été relancée. Ce dernier a été chargé de définir la structure financière et opérationnelle du futur RER.

Les premiers résultats ont permis d'entreprendre des projets au sein du gouvernement fédéral afin d'aboutir, pour la fin d'octobre 2000, à un accord de coopération qui constituera l'acte fondateur du projet.

Sur la scène européenne, la Belgique a défendu une position forte visant à permettre une meilleure intégration des réseaux ferrés, tout en obtenant une phase de transition en ce qui concerne l'accès au réseau belge

des opérateurs européens de transport de marchandises, dans le cadre de l'adoption du "paquet ferroviaire". Cet amendement permet de tenir compte de la spécificité de la Belgique qui dispose d'un réseau particulièrement dense sur une petite surface.

La qualité et la quantité du service public de transport de personnes par chemin de fer est l'un de mes principaux soucis. C'est pourquoi j'ai fait ajouter au contrat de gestion que la SNCB constituera un groupe de travail en vue d'étudier des adaptations fondamentales au plan de transport susceptibles d'être mises en oeuvre à partir de 2002. Ce groupe de travail est en place depuis le 3 juillet. Un plan de transport ne s'improvise pas car il s'agit d'apporter des améliorations substantielles en termes de qualité et de quantité, par exemple sur les plans de la fréquence et de l'amplitude de la desserte, de la régularité, de l'accueil des voyageurs,...

Des études sont menées pour évaluer les investissements et les besoins d'infrastructures pour le RER ainsi que pour le reste du réseau donnant accès à Bruxelles. Étant donné les incidences considérables des investissements d'infrastructures ferroviaires aux points de vue opérationnel, financier et environnemental, il faut prendre les décisions sur base d'un examen sérieux. Ce sera fait sur base du projet de révision du plan décennal que la SNCB doit me présenter d'ici fin septembre.

Je conclurai en rappelant que j'ai déjà entamé ce que je compte finaliser en matière de qualité et de quantité du service public presté par la SNCB.

Mme **Karine Lalieux** (PS) : J'espère que tous les objectifs visés seront réalisés le plus vite possible car on ne parle jamais des trains qui arrivent à l'heure mais seulement de ceux qui sont en retard.

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Sur le plan "objectif 2005" et sur le fait qu'il n'est pas rempli, s'il n'y a pas lieu de mettre la SNCB en danger, il ne faut pas pour autant augmenter la dotation sans contrepartie. Il s'agit de la soumettre à une vérification de l'amélioration des résultats en matière de service public.

Le président : L'incident est clos.

LIGNE BASTOGNE-LIBRAMONT

Question de M. Philippe Collard à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'éventuelle réouverture de la ligne de chemin de fer Bastogne-Libramont" (n° 2331)

M. **Philippe Collard** (PRL FDF MCC) : La SNCB s'est engagée à étudier la faisabilité et les conditions de réouverture du tronçon Libramont-Bastogne.

Si la procédure et les délais ont été respectés, le Comité consultatif des usagers doit être en possession de la proposition de la SNCB et rendre un avis dans un délai d'un mois.

Les délais fixés seront-ils respectés ? La décision finale interviendra-t-elle au plus tard le 25 août ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Par rapport à cette ligne, ainsi qu'à cinq autres, le Comité consultatif rendra un avis pour le 25 juillet au plus tard.

Dans le mois suivant la remise de cet avis, le choix sur les six lignes sera fait d'un commun accord entre l'État et la SNCB.

Il s'agit d'un choix d'étude et non d'un choix de réouverture de ligne.

Dans les six mois qui suivent le choix définitif des six tronçons de lignes à étudier, la SNCB me transmettra le résultat de ces études.

Je souhaite que les études sur le potentiel d'une ligne soient terminées au moment où l'on discutera du plan décennal.

Il faut envisager la potentialité mais aussi le coût d'une réouverture ainsi que le développement de la mobilité qu'elle engendrera.

M. **Philippe Collard** (PRL FDF MCC) : On n'aura pas beaucoup avancé en matière de décision. La SNCB doit rendre publics les résultats de l'étude dans les six mois à partir du 25 août. Cela sera-t-il le cas ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : L'avis sera rendu dans les six mois.

Le **président** : L'incident est clos.

CONTRÔLE TECHNIQUE DES NOUVELLES AUTOMOBILES MUNIES D'UN ATTACHE-REMORQUE

Question de Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la dispense de contrôle technique les quatre premières années pour les propriétaires de nouvelles automobiles munies d'un attache-remorque" (n° 2347)

Mme **Magda De Meyer** (SP) : Les véhicules munis d'un attache-remorque doivent déjà passer au contrôle technique dès la première année. Il est question depuis longtemps d'un arrêté royal qui supprimerait le contrôle technique pour la deuxième et la troisième année. Quelles démarches doivent encore être entreprises afin de concrétiser cette mesure qui est évidemment intéressante sur le plan financier pour les personnes concernées ? Quand l'arrêté royal paraîtra-t-il au *Moniteur belge* ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en néerlandais*) : Conformément à l'arrêté royal du 15 mars 1968, tel qu'il a été modifié par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, les véhicules de tourisme munis d'un attache-remorque doivent passer le contrôle technique dès la mise en circulation et ensuite chaque année. Les tentatives de mes prédécesseurs pour rendre cette réglementation plus raisonnable se sont heurtées au refus des gouvernements flamand et wallon. A l'heure actuelle, un nouveau projet d'arrêté royal visant à modifier le règlement technique est en préparation, mais on ne me l'a pas encore transmis. En outre, ce projet doit encore suivre l'ensemble de la procédure d'avis, raison pour laquelle j'ai proposé que l'on reprenne l'arrêté initial qui stipule que le contrôle technique se limiterait à la vérification de l'attache-remorque et de sa fixation au véhicule.

Mes services examinent sur le plan juridique comment ces dispositions pourraient entrer rapidement en vigueur, sans risquer une éventuelle procédure en annulation.

Mme **Magda De Meyer** (SP) : Pour quelle date les avis doivent-ils être rendus ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Aucune date n'a été fixée mais, à défaut d'avis, nous présumons qu'il y a accord tacite.

Mme **Magda De Meyer** (SP) : Nous pouvons donc espérer que ce dossier sera encore réglé cette année.

Le **président** : L'incident est clos.

UNICITÉ DE LA SNCB

Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'unicité de la SNCB" (n° 2367)

Mme **Karine Lalieux** (PS) : Les deux plus grands syndicats du pays sont inquiets du sort que le gouvernement pourrait réserver à l'entreprise. Ils redoutent et refusent

une réforme structurelle dont le but serait de scinder les activités commerciales et les missions de service public.

Le deuxième contrat de gestion entre l'État et la SNCB consacre l'unicité de l'entreprise.

Il a d'abord été question de séparer les activités en un volet exploitation et un volet infrastructure. Ce projet serait abandonné au profit de celui évoqué plus haut.

Ce découpage artificiel risquerait de pousser les activités commerciales un peu plus vers la privatisation.

Qu'en est-il de la teneur des projets pour la SNCB ? L'unicité de la SNCB, en ce compris ABX, est-elle maintenue ?

Mme **Isabelle Durant**, vice-première ministre (*en français*) : Je me suis toujours prononcée en faveur de l'unicité de la SNCB.

L'organisation interne de l'entreprise est telle que certaines missions sont assumées par des centres d'activi-

tés ou *business units*. L'unicité de la SNCB n'est admise par les autorités européennes qu'au prix de cette fragmentation comptable.

Seules les missions de service public sont éligibles pour une compensation financière de l'État. La transparence doit exister pour distinguer les activités relevant de ces secteurs et pour permettre d'atteindre des objectifs ambitieux en matière de qualité de service.

C'est une condition indispensable à une liaison de l'intervention de l'État à la qualité des prestations.

Pour le transport des marchandises, le gestionnaire doit connaître ses coûts pour définir son offre.

Le président : L'incident est clos.

Etant donné que MM. Van Eetvelt et Hendrickx sont retenus en séance plénière, leurs questions (n°s 2317, 2330 et 2332) sont reportées à une date ultérieure.

– *La réunion publique est levée à 14h45.*