



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

23-06-2004

Après-midi

woensdag

23-06-2004

Namiddag

SOMMAIRE

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'affiliation obligatoire à la mutualité de la SNCB" (n° 2789)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings aux abords des gares" (n° 3041)

Orateurs: **Jacqueline Galant, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le TGV allemand" (n° 3145)

Orateurs: **Carl Devlies, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le renforcement de la sécurité par la SNCB dans les gares et les trains" (n° 3172)

Orateurs: **Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Interpellation de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de La Poste" (n° 371)

Orateurs: **Richard Fournaux, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre du RER à Braine-le-Comte" (n° 3189)

Orateurs: **Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la libéralisation du marché du rail dans l'UE" (n° 3213)

Orateurs: **Camille Dieu, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du

INHOUD

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verplichte aansluiting bij het ziekenfonds van de NMBS" (nr. 2789)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkeerterreinen in de omgeving van de stations" (nr. 3041)

Sprekers: **Jacqueline Galant, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Duitse HST" (nr. 3145)

Sprekers: **Carl Devlies, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de versterking van de veiligheid door de NMBS in de stations en op de treinen" (nr. 3172)

Sprekers: **Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Interpellatie van de heer Richard Fournaux tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van De Post" (nr. 371)

Sprekers: **Richard Fournaux, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van het GEN in 's Gravenbrakel" (nr. 3189)

Sprekers: **Colette Burgeon, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de liberalisering van de markt van het spoorvervoer in de Europese Unie" (nr. 3213)

Sprekers: **Camille Dieu, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van

Budget et des Entreprises publiques

Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

MERCREDI 23 JUIN 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 23 JUNI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h. 30 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'affiliation obligatoire à la mutualité de la SNCB" (n° 2789)

01.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Les employés statutaires et les retraités de la SNCB doivent s'affilier à la mutualité de la SNCB, la Caisse des soins de santé (CSS). Il s'agit là d'une pratique obsolète et contraire à la liberté constitutionnelle de choisir l'association à laquelle on souhaite adhérer. On a toutefois le choix de la mutuelle. La CSS accorde évidemment quelques avantages financiers mais contre paiement. D'aucuns se plaignent du manque de bureaux locaux, de la médiocrité de l'information fournie, etc.

Pourquoi cette obligation est-elle maintenue ? Pourquoi n'y a-t-il pas d'obligation de s'affilier à une caisse de soins de santé ? Le ministre va-t-il abolir cette obligation ? Comment compte-t-il s'y prendre ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Les membres du personnel considèrent l'affiliation comme une protection supplémentaire : les avantages dont ils bénéficient sont plus nombreux que ceux que leur offrirait un système classique. Dans le cadre de la concertation sociale, il a toujours été plaidé en faveur du maintien de ce système. Mon objectif n'est pas de m'opposer aux accords conclus.

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verplichte aansluiting bij het ziekenfonds van de NMBS" (nr. 2789)

01.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Statutaire bedienden en gepensioneerden van de NMBS moeten zich aansluiten bij de mutualiteit van de NMBS, de Kas der Geneeskundige Verzorging (KGV), wat achterhaald is en in strijd met de grondwettelijke vrije keuze van vereniging. Men kan wel vrij een zorgverzekeringskas kiezen. De KGV kent natuurlijk enkele financiële voordelen toe, maar daarvoor moet worden betaald. Bovendien wordt geklaagd over het ontbreken van plaatselijke kantoren, kwaliteit van de verstrekte informatie, enzovoort.

Waarom wordt deze verplichting gehandhaafd? Waarom geldt er geen verplichting voor de aansluiting bij een zorgverzekeringskas? Zal de minister de verplichting afschaffen? Hoe?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het personeel beschouwt de aansluiting als een extra bescherming: ze genieten meer voordelen dan in een klassiek systeem het geval zou zijn. Bij het sociaal overleg werd er altijd op aangedrongen om dit systeem te behouden. Het is niet mijn bedoeling om tegen de gemaakte afspraken in te gaan.

L'assurance dépendance ressortit à la Région flamande. L'intervention régionale est complétée par des contributions personnelles alors que la SNCB prend à sa charge les cotisations pour l'assurance-maladie.

Il convient naturellement d'examiner les plaintes relatives au service fourni.

01.03 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Le ministre souligne l'avantage matériel, qui justifie à ses yeux le maintien du système. J'en prends acte. Je ne plaide pas pour une modification. J'estime toutefois, par principe, qu'il est inadmissible que le personnel ne dispose pas d'une liberté de choix contrairement à celui de La Poste, par exemple.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les parkings aux abords des gares" (n° 3041)

02.01 Jacqueline Galant (MR): Récemment, la SNCB expliquait que le prochain contrat de gestion devait prévoir des moyens pour l'agrandissement des parkings aux abords des gares.

En effet, depuis la suppression de 200 gares en 1984, l'afflux est plus important aux abords des grandes gares, ce qui engendre un engorgement des parkings et un accroissement du trafic routier paralysant la ville.

L'exemple d'Ath est significatif ; le parking jouxtant la gare étant saturé, les automobilistes stationnaient au centre-ville, compromettant ainsi le plan de mobilité. Des mesures drastiques ont été prises par la ville pour y réduire le stationnement. Les usagers doivent désormais stationner loin de la gare, parfois à un kilomètre.

En tant que députée-bourgmestre de la commune de Jurbise, je suis concernée par cette problématique.

Ne faudrait-il pas rouvrir les petites gares en périphérie ou en des points stratégiques de certaines villes ? Cette démarche ne conduirait-elle pas à une plus grande utilisation des transports en commun et ne réduirait-elle pas également le taux de pollution dû à l'usage intempestif de la voiture ?

De zorgverzekering is een Vlaamse materie. De gewestelijke tegemoetkoming wordt er aangevuld met persoonlijke bijdragen, terwijl het de NMBS is die de bijdragen in de ziekteverzekering ten laste neemt.

Klachten over de dienstverlening moeten uiteraard bekeken worden.

01.03 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): De minister beklemtoont het materiële voordeel, dat voor hem het bestendigen van het systeem rechtvaardigt. Ik neem daar akte van. Ik ben geen pleitbezorger van een wijziging. Principeel vind ik echter dat het niet kan dat het personeel, in tegenstelling tot bijvoorbeeld dat van De Post, geen keuzevrijheid heeft.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de parkeerterreinen in de omgeving van de stations" (nr. 3041)

02.01 Jacqueline Galant (MR): Onlangs stelde de NMBS dat het volgende beheerscontract in de nodige middelen moet voorzien voor de uitbreiding van de parkeerterreinen in de omgeving van de stations.

Sinds de afschaffing van 200 stations in 1984, nemen meer mensen de trein in de grote stations, wat leidt tot overvolle parkeerterreinen en een toename van het autoverkeer, waardoor niemand de stad nog in of uit kan.

Het voorbeeld van Ath is veelzeggend: aangezien het parkeerterrein naast het station overvol zat, parkeerden de automobilisten hun voertuig in het stadscentrum, waardoor het mobiliteitsplan in het gedrang kwam. Het stadsbestuur heeft drastische maatregelen getroffen om het parkeren te beperken. De treinreizigers moeten voortaan ver - soms tot één kilometer - van het station parkeren.

Als volksvertegenwoordiger-burgemeester van Jurbise ligt die problematiek mij na aan het hart.

Zou men er niet beter aan doen de kleine stations aan de rand van of op strategische plaatsen in sommige steden te heropenen? Zou een dergelijke maatregel niet leiden tot een toename van het aantal gebruikers van het openbaar vervoer en een

vermindering van de vervuiling als gevolg van het ondoordacht autogebruik?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Dans le cadre de cette problématique, vous suggérez de rouvrir certaines gares, pour augmenter les possibilités de stationnement et réduire les problèmes ailleurs. La politique de la SNCB ne va pas dans ce sens.

En effet, les voyageurs fréquentent surtout les gares où il y a de nombreux trains. C'est pourquoi la SNCB veut favoriser les gares qui ont une offre étoffée et un stationnement élargi, conditions nécessaires pour attirer un maximum de personnes. Un nombre plus important de gares retarderait les trains, ce qui réduirait le nombre de voyageurs.

A Ath, le problème de parking est réel. Le parking communal offre 400 places et celui de la SNCB, 150, ce qui est insuffisant, la saturation étant notamment due à l'usage du parking de la SNCB par des non-utilisateurs du rail.

Nous avons demandé à la SNCB une étude complète et un plan global à propos du stationnement et des parkings.

Globalement, qu'est-ce qui incite à prendre le train? Une possibilité de parking, une grande fréquence de trains et un accès aisé au lieu de travail. Les parkings doivent être proches des gares importantes. Prévoir des parkings ailleurs aurait peu de répercussion. Nous travaillons au planning, ce qui n'est pas facile. Par ailleurs, les usagers du train devraient accéder gratuitement au parking, ce qui inciterait davantage de gens à prendre le train. Mais ce n'est qu'un rêve, car la gratuité des parkings coûterait cher. Nous essayons de voir avec la SNCB ce qu'il est possible de faire en la matière.

Mais cela va prendre un certain temps car la solution n'est pas facile.

02.03 Jacqueline Galant (MR) : J'espère que cette étude n'oubliera pas les petites gares comme Jurbise, où viennent des navetteurs de Mons, ce qui produit un engorgement insupportable.

L'incident est clos.

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): U suggereert in dit verband sommige stations te heropenen, zodat er meer parkeergelegenheid komt en de problemen elders verminderen. Dat strookt echter niet met het beleid van de NMBS.

De reizigers maken immers vooral gebruik van stations van waaruit veel treinen vertrekken. Daarom wil de NMBS de voorkeur geven aan stations met een groot treinaanbod en ruime parkeergelegenheid. Dat zijn noodzakelijke voorwaarden om zoveel mogelijk reizigers aan te trekken. Indien de treinen meer stations moeten aandoen, lopen ze vertraging op, wat een aantal reizigers zal doen afhaken.

In Ath doet zich een echt parkeerprobleem voor. Het gemeentelijke parkeerterrein biedt 400 plaatsen en de NMBS-parking 150. Dat is onvoldoende, ook omdat de NMBS-parking wordt gebruikt door niet-treinreizigers.

We hebben de NMBS gevraagd een volledige studie uit te voeren en een globaal plan op te stellen in verband met parkeergelegenheid en parkings.

Wat zet de mensen over het algemeen aan om de trein te nemen? De parkeermogelijkheden, een hoog treinaanbod en een gemakkelijke toegang tot de werkplaats. De parkings moeten dicht bij de grote stations gelegen zijn. Een parking elders aanleggen zou weinig impact hebben. We werken aan de planning, maar dat is geen eenvoudige taak. Bovendien zouden de treinreizigers hun wagen gratis moeten kunnen parkeren. Dat zou de mensen nog meer aanzetten om de trein te nemen. Maar dit is slechts een droom want gratis parkeerterreinen zouden veel kosten. We proberen met de NMBS na te gaan wat we ter zake kunnen realiseren.

Maar dat gaat niet van vandaag op morgen want we kunnen niet zomaar een oplossing uit onze hoed toveren.

02.03 Jacqueline Galant (MR): Ik hoop dat in deze studie ook aandacht zal besteed worden aan kleine stations zoals Jurbise waar pendelaars uit Bergen opstappen en voor een verkeerschaos zorgen.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le TGV allemand" (n° 3145)

03.01 **Carl Devlies** (CD&V): Depuis la suppression de la liaison directe entre Cologne et Ostende, un trajet en train vers l'Allemagne dure environ trente minutes de plus. En décembre, le ministre nous avait annoncé une mesure positive, à savoir que le TGV allemand s'arrêterait à Louvain deux fois par jour.

Les trains sont-ils déjà homologués ? Quand le TGV s'arrêtera-t-il à Louvain ? Pourra-t-il emprunter la ligne à grande vitesse reliant Liège à Louvain ?

03.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Avant la mise en service de la ligne TGV, il faut une homologation qui ne devrait intervenir qu'entre les mois de septembre et de décembre. On pourra, à ce moment-là, mais sans que ce soit une obligation, décider d'instaurer un arrêt à Louvain. Je n'ai jamais rien déclaré d'autre. La société allemande décidera et la SNCB se bornera à exécuter les décisions, ce qui ne la met donc pas dans une position de force pour négocier.

L'homologation se fait longuement attendre, en raison de la difficulté technique et parce qu'il s'agit manifestement d'un dossier épineux pour le service d'encadrement Transport et Mobilité. N'étant pas compétent pour ce service, je ne puis rien faire de plus.

03.03 **Carl Devlies** (CD&V): Ce service d'encadrement a donc tout de même fourni des informations erronées au ministre. La procédure est bien trop longue.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le renforcement de la sécurité par la SNCB dans les gares et les trains" (n° 3172)

04.01 **Colette Burgeon** (PS): Les chiffres de la criminalité sont en forte hausse à la SNCB. La ligne Bruxelles-Braine-le-Comte-Soignies-Mons (96) est une des plus exposée aux risques d'agressions. Des mesures ont été prises par la SNCB mais se révèlent inutiles dans certains cas.

Les représentants du personnel demandent de mettre en œuvre l'accord passé avec Mme Durant,

03 Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Duitse HST" (nr. 3145)

03.01 **Carl Devlies** (CD&V): De treinreis tussen Belgische en Duitse steden duurt ongeveer dertig minuten langer sinds de rechtstreekse verbinding tussen Keulen en Oostende afgeschaft is. Een lichtpunt was dat de minister in december zei dat de Duitse HST tweemaal per dag in Leuven zou stoppen.

Zijn de treinen al gehomologeerd? Wanneer komt de halte er? Mag de trein gebruik maken van de HSL tussen Luik en Leuven?

03.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Voor de HSL gebruikt mag worden, moet er een homologatie zijn. Die is nog niet rond. Men vermoedt dat dat pas tussen september en december in orde komt. Als dat zo is, kan men beslissen dat de treinen stoppen in Leuven, maar het is geen verplichting. Iets anders heb ik nooit gezegd. De Duitse maatschappij beslist en de NMBS voert enkel uit, waardoor onze spoormaatschappij zich niet in een sterke onderhandelingspositie bevindt.

De homologatie laat lang op zich wachten, omdat het technisch moeilijk is en omdat de stafdienst Vervoer en Mobiliteit er blijkbaar een stevige klui aan heeft. Ik kan daar verder niets aan doen, omdat ik niet bevoegd ben voor die dienst.

03.03 **Carl Devlies** (CD&V): Die stafdienst heeft de minister dan toch foutieve informatie bezorgd. Het duurt allemaal veel te lang.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de versterking van de veiligheid door de NMBS in de stations en op de treinen" (nr. 3172)

04.01 **Colette Burgeon** (PS): De criminaliteitscijfers bij de NMBS zijn sterk gestegen. De lijn Brussel-'s Gravenbrakel-Zennik-Bergen (lijn 96) is een van de lijnen waarop zich de meeste gevallen van agressie voordoen. De NMBS nam al een aantal maatregelen, maar die bereiken niet steeds hun doel.

De personeelsvertegenwoordiging vraagt dat het akkoord dat met voormalig minister Durant werd

prévoyant la clôture de la gare de La Louvière-Sud, la mise en place de caméras et la création d'un poste B-Security.

Vous nous aviez annoncé qu'à partir du 1^{er} juillet 2004 le service de gardiennage serait réorganisé en deux cellules; 100 agents préposés à la surveillance des bâtiments, 200 agents assermentés chargés de l'intervention dans les trains.

Pouvez-vous nous confirmer la mise en œuvre de ces différentes mesures?

Ne serait-il pas souhaitable de créer une plus grande complémentarité avec la police?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): L'installation de clôtures et de caméras de surveillance fait actuellement l'objet d'une étude mais l'expérience montre que les barrières ne sont pas suffisamment dissuasives.

L'installation de caméras de surveillance à La Louvière-Sud et Centre est prévue pour fin 2006.

Les trains circulant dans la région du Centre font déjà l'objet d'une surveillance particulière par les services de gardiennage. Un recrutement interne est en cours.

La protection des agents de B-Security est assurée par des patrouilles de surveillance dont la centrale est appelable en permanence.

L'effectif de B-Security va bientôt être renforcé de 27 agents recrutés parmi le personnel de la SNCB. La sécurisation des trains, voies et gares est assurée par 720 agents dont 420 sont membres de la police fédérale.

Le Conseil des ministres du 30 avril 2004 a décidé de créer un service de sécurité complémentaire appelé Securail, composé d'agents assermentés dont le rôle sera d'assurer la sécurité des voyageurs et des membres de la SNCB sur le terrain.

Un protocole d'accord a été conclu le 7 avril 2004 entre les instances dirigeantes de B-Security et la police fédérale afin d'assurer une complémentarité optimale.

04.03 Colette Burgeon (PS): Combien d'agents assermentés seront-ils engagés chez Securail?

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Environ 250.

afgesloten, zou worden uitgevoerd. Daarin werden de sluiting van het station La Louvière-Zuid, het plaatsen van camera's en de oprichting van een B-Security-post gepland.

U kondigde aan dat de bewakingsdienst vanaf 1 juli 2004 zou worden gereorganiseerd. Er zouden twee cellen komen: 100 bewakingsagenten zouden met het toezicht op de gebouwen worden belast, 200 beëdigde agenten met interventieopdrachten in de treinen.

Bevestigt u dat die maatregelen inderdaad zullen worden uitgevoerd?

Zou het niet aangewezen zijn het werk van de bewakingsdiensten beter op dat van de politiediensten af te stemmen?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het plaatsen van afsluitingen en bewakingscamera's wordt thans onderzocht maar de ervaring heeft ons geleerd dat het ontradend effect van versperringen niet altijd afdoend is.

Tegen eind 2006 moeten in La Louvière-Zuid en La Louvière-Centrum bewakingscamera's zijn geplaatst. Op de treinen die door de regio Centre rijden, voeren de bewakingsdiensten nu al een bijzonder toezicht uit.

Een interne rekrutering is reeds aan de gang. De bescherming van de personeelsleden van B-Security wordt verzekerd door bewakingspatrouilles waarvan de centrale permanent kan worden opgeroepen.

De personeelsformatie van B-Security krijgt er binnenkort 27 agenten bij, die onder het NMBS-personeel worden gerekruteerd. Voor de beveiliging van de treinen, de perrons en de stations zorgen 720 agenten, van wie 420 deel uitmaken van de federale politie.

Op de Ministerraad van 30 april 2004 werd beslist een bijkomende veiligheidsdienst Securail op te richten. Die zal uit beëdigde agenten bestaan, die op het terrein voor de veiligheid van de reizigers en het treinpersoneel moeten instaan.

Op 7 april 2004 werd tussen de top van B-Security en de federale politie een protocolakkoord afgesloten, om een zo groot mogelijke complementariteit tot stand te brengen.

04.03 Colette Burgeon (PS): Hoeveel beëdigde agenten zullen bij Securail in dienst komen?

04.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ongeveer 250.

L'incident est clos.

05 Interpellation de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de La Poste" (n° 371)

05.01 Richard Fournaux (MR): J'aimerais connaître l'évaluation qui a été faite du système Georoute et vous demander d'en livrer les résultats à la Chambre.

Qu'en est-il des investissements liés aux nouveaux centres de tri ? Quelle crédibilité peut-on y accorder ?

Y a-t-il des contacts avec d'éventuels partenaires en vue d'une privatisation totale ou partielle de La Poste ?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): L'installation de Georoute fait l'objet d'une évaluation continue, mais une évaluation globale s'imposera en fin d'année. Une des raisons des difficultés rencontrées est le fait que, dans la perspective de l'installation de Georoute, les adaptations annuelles du service n'avaient plus été opérées depuis cinq ou six ans.

Les centres de tri sont-ils nécessaires ? Ils devront être modernisés dans le futur et adaptés à la nouvelle méthode de tri: le courrier sera trié automatiquement par facteur à partir du centre de tri et non plus à partir des bureaux locaux.

La Poste doit investir dans sa modernisation. L'État lui a accordé 300 millions d'euros en capital nouveau, mais à l'avenir, l'Europe ne permettra plus ce type de subvention. Il faudra donc recourir à des partenaires privés.

La Poste, dans son plan d'entreprise de cette année, doit donner au gouvernement une évaluation de l'intérêt de s'adjoindre un partenaire stratégique. La décision n'est pas encore prise.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en oeuvre du RER à Braine-le-Comte" (n° 3189)

06.01 Colette Burgeon (PS): Une des deux

Het incident is gesloten.

05 Interpellatie van de heer Richard Fournaux tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van De Post" (nr. 371)

05.01 Richard Fournaux (MR): Ik zou graag op de hoogte gesteld worden van de evaluatie van het Georoute-systeem en vraag of u de conclusies aan de Kamer kan overmaken.

Hoe staat het met de investeringen in de nieuwe sorteercentra? Kan men er staat op maken?

Zijn er reeds contacten gelegd met mogelijke gesprekspartners met het oog op een gehele of gedeeltelijke privatisering van De Post?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De invoering van Georoute wordt permanent geëvalueerd, maar op het einde van het jaar zal een globale evaluatie moeten gebeuren. De bestaande problemen zijn gedeeltelijk te wijten aan het feit dat in afwachting van de invoering van Georoute de postbedelingsrondes sinds vijf of zes jaar niet meer zijn aangepast, wat vroeger jaarlijks gebeurde.

Zijn de sorteercentra nodig? In de toekomst zullen ze gemoderniseerd moeten worden evenals aangepast aan de nieuwe sorteermethode: de post zal automatisch per postbode worden gesorteerd in het sorteercentrum en niet langer in de lokale postkantoren.

De Post moet in haar modernisering investeren. De Belgische Staat heeft haar 300 miljoen euro vers kapitaal toegekend maar in de toekomst zal Europa dat soort toelagen niet meer dulden. Er zal dan een beroep moeten worden gedaan op privé-partners.

De regering verwacht dat De Post in haar bedrijfsplan voor dit jaar een evaluatie maakt van haar belang al dan niet in zee te gaan met een strategische partner. De beslissing is nog niet gevallen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van het GEN in 's Gravenbrakel" (nr. 3189)

06.01 Colette Burgeon (PS): Over een van de

premières lignes radiales du RER qui, aux termes de la convention approuvée le 4 avril 2003 par les ministres concernés, devaient être exploitées à court terme, le tronçon Grammont–Enghien–Hal–Bruxelles, ne figure pas dans les comptes rendus du Conseil des ministres d'Ostende. Est-elle abandonnée?

A l'horizon 2006-2007, seules deux navettes au lieu de quatre sont prévues au départ de Braine-le-Comte sur la ligne radiale Braine-le-Comte–Bruxelles–Termonde. L'offre RER se substitue-t-elle ou est-elle complémentaire à l'offre SNCB classique?

Quand la SNCB prendra-t-elle contact avec les autorités communales brainoises afin de les mettre au courant de ses projets, de manière à ce que les procédures d'aménagement du territoire puissent être mises en œuvre? Est-il envisagé de porter le tronçon Hal–Braine-le-Comte à quatre voies? La création d'une gare RER spécifique est-elle prévue à l'arrière de l'actuelle gare SNCB?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): A l'horizon 2006, la SNCB augmentera la fréquence des relations de type RER où l'infrastructure le permet: la fréquence sera de deux trains par heure sur les lignes radiales non affectées par les travaux.

Dès décembre 2008, le matériel roulant RER spécifique sera mis en œuvre. Cela devrait permettre d'augmenter progressivement la fréquence.

La SNCB prévoit d'entrer en contact avec les administrations communales et les instances compétentes en matière d'urbanisme dans les prochains mois. Il n'est pas prévu de porter à quatre voies le tronçon Braine-le-Comte-Hal et la création d'une gare RER spécifique à Braine-le-Comte n'est pas envisagée.

06.03 Colette Burgeon (PS): Merci pour ces réponses. Si ce dossier ne devait pas avancer, je vous poserais des questions dans les mois ou les années qui viennent.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la libéralisation du marché du rail dans l'UE" (n° 3213)

eerste twee radiaallijnen van het GEN die conform de op 4 april 2003 door de betrokken ministers goedgekeurde overeenkomst op korte termijn moesten worden geëxploiteerd, namelijk de verbinding Geraardsbergen-Edingen-Halle-Brussel, wordt in de notulen van de Ministerraad van Oostende met geen woord gerept. Is men van dat voornemen afgestapt?

Tegen 2006-2007 zijn vanuit 's Gravenbrakel op de radiaallijn 's Gravenbrakel-Brussel-Dendermonde slechts twee in plaats van vier pendeldiensten gepland. Komt het GEN-aanbod in de plaats van het klassieke NMBS-aanbod of vormt het een aanvulling ervan?

Wanneer zal de NMBS contact opnemen met de gemeentelijke autoriteiten van 's Gravenbrakel teneinde ze op de hoogte te brengen van haar plannen, zodat werk kan worden gemaakt van de procedures inzake ruimtelijke ordening? Wordt overwogen de verbinding Halle-'s Gravenbrakel op vier sporen te brengen? Zal men een specifiek GEN-station bouwen achter het huidige NMBS-station?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Tegen 2006 zal de NMBS het aanbod op de GEN-verbindingen daar waar de infrastructuur het toelaat, verhogen. Er zullen twee treinen per uur rijden op de radiaallijnen als er geen werken worden uitgevoerd.

Vanaf december 2008 zal speciaal voor GEN-lijnen bestemd rollend materieel in gebruik worden genomen. Zo kan het aanbod geleidelijk opgevoerd worden.

De NMBS is van plan in de komende maanden contact op te nemen met de gemeentebesturen en de instanties die bevoegd zijn voor ruimtelijke ordening. Het traject 's Gravenbrakel-Halle zal niet op vier sporen worden gebracht en er bestaan evenmin plannen om een specifiek GEN-station in 's Gravenbrakel te bouwen.

06.03 Colette Burgeon (PS): Ik dank u voor deze verduidelijkingen. Als er geen schot komt in dit dossier zal ik u de komende maanden of jaren hierover opnieuw bevragen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de liberalisering van de markt van het spoorvervoer in de Europese Unie" (nr. 3213)

07.01 Camille Dieu (PS): Par rapport à l'application à l'horizon 2010 de la libéralisation du rail, le premier «paquet» implique, depuis le 15 mars 2003, l'ouverture de plus de 50.000 km du réseau de fret européen. Divers moyens ont été utilisés pour rencontrer au mieux les conditions de viabilité et de faisabilité de ce réseau, dont une approche commune de la sécurité, un principe d'interopérabilité, l'adhésion à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), les droits des passagers, la certification des conducteurs.

Diverses questions se posent dans le cadre du troisième «paquet» par rapport au transport des passagers. L'une des raisons invoquées par la Commission concerne la nécessité de faire baisser les coûts des trains internationaux comparés à ceux des compagnies aériennes *low costs*. Lorsque l'on parle d'égalité de mode de transport, parle-t-on aussi d'égalité en termes de coûts des infrastructures? L'équilibre entre les lignes rentables et non rentables n'est-il pas fragilisé? Ne risque-t-on pas de faire éclater la cohésion interne de notre système? Quelles seront les conséquences pour le personnel?

Enfin, au niveau régional, je m'interroge sur les disparités qui pourraient apparaître, à la suite notamment de l'octroi de la gratuité du transport à certaines tranches de la population active.

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): En ce qui concerne l'égalité des coûts des infrastructures, le Livre blanc a expliqué qu'il fallait un basculement vers des modes plus écologiques. Mais les initiatives prises par la Commission ne paraissent pas très convaincantes. Les redevances liées aux infrastructures rendent l'attractivité des transports en chemins de fer moins grande, en France notamment.

En ce qui concerne l'équilibre entre lignes rentables et non rentables, le contrat de gestion permet d'aller assez loin.

Le troisième «paquet» ne signifie pas l'abandon des missions de service public, mais l'Etat doit contribuer. L'éclatement des transports est un grand mot. Cependant, il est certain qu'il y aura plus de «joueurs» et il n'y aura donc plus de monopole. La SNCB ne sera plus que l'un des opérateurs.

07.01 Camille Dieu (PS): Tegen 2010 wordt het spoor geliberaliseerd. Een eerste reeks maatregelen, die sinds 15 maart 2003 wordt uitgevoerd, houdt onder meer de openstelling van meer dan 50.000 kilometer van het Europese netwerk voor vrachtvervoer in. Met het oog op de leefbaarheid en de werkbaarheid van dat netwerk werd een aantal maatregelen genomen: er werd gekozen voor een gemeenschappelijk veiligheidsbeleid, voor interoperabiliteit en voor de toetreding tot de intergouvernementale organisatie voor het internationaal spoorvervoer (OTIF); daarnaast was er aandacht voor de rechten van de reizigers en werd beslist dat de treinbestuurders over een certificaat moeten beschikken.

De derde reeks maatregelen, in verband met het reizigersvervoer, doet een aantal vragen rijzen. De Commissie had het onder meer over de noodzaak de kostprijs van de internationale treinen te doen dalen, naar het voorbeeld van de *low cost*-luchtvaartmaatschappijen. Wanneer men het in verband met vervoermiddelen over gelijkheid heeft, bedoelt men dan ook gelijkheid wat de infrastructuurkosten betreft? Komt het evenwicht tussen rendabele en onrendabele lijnen niet in het gedrang? Dreigt de interne samenhang van ons systeem niet uiteen te spatten? Wat worden de gevolgen voor het personeel?

Op het gewestelijke vlak heb ik vragen bij de ongelijkheden die dreigen te ontstaan omdat aan bepaalde lagen van de actieve bevolking gratis vervoer wordt aangeboden.

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Wat de gelijkheid van de infrastructuurkosten betreft, werd in het Witboek uiteengezet dat naar meer milieuvriendelijke vervoerswijzen moest worden overgestapt. Maar de door de Commissie genomen initiatieven lijken niet zeer overtuigend. De aan de infrastructuur verbonden retributies verminderen de aantrekkelijkheid van het spoorwegvervoer, onder meer in Frankrijk.

Wat het evenwicht tussen de rendabele en niet-rendabele lijnen betreft, laat het beheerscontract toe om vrij ver te gaan.

Het derde «pakket» impliceert niet de afschaffing van de opdrachten van openbare dienst, maar de Staat moet een bijdrage leveren. Het gaat wat te ver om te beweren dat het vervoer versnipperd wordt. Het staat echter vast dat er meer «actoren» zullen zijn en dat er dus geen monopolie meer zal bestaan. De NMBS zal nog slechts één van de operatoren zijn.

Enfin, pour le personnel, le pire serait de ne pas s'adapter. Mais nous serons en mesure de garder une entreprise forte.

Pour ce qui est des Régions, je ne comprends pas très bien. Les décisions fédérales, dont la gratuité, s'appliquent à tout le monde.

07.03 Camille Dieu (PS): Vous répondez avec ce que vous savez aujourd'hui. Mais personne n'est rassuré sur l'avenir. Il est évident que la concurrence, qui n'a pas forcément fait baisser les coûts, nous posera problème. Il y a là une menace. Il faudra être vigilant et réfléchir afin de protéger ce que nous avons encore. En tout cas, le personnel est inquiet pour son avenir, et cela me semble normal. Vous mentionnez vous-mêmes qu'en France il n'y a pas eu d'augmentation du transport via le rail. Je ne pense pas que la libéralisation soit vécue comme un bien par les gens.

L'incident est clos.

La discussion des questions et de l'interpellation se termine à 15h.28.

Het ergste wat er kan gebeuren is dat de personeelsleden zich niet zouden aanpassen. Maar wij zullen er alles aan doen om de sterke positie van het bedrijf te handhaven.

Ik heb uw vraag in verband met de Gewesten niet goed begrepen. De beslissingen die op federaal niveau worden genomen, waaronder het gratis vervoer, gelden voor iedereen.

07.03 Camille Dieu (PS): U antwoordt op basis van de gegevens waarover u vandaag beschikt. Er heerst echter grote ongerustheid met betrekking tot de toekomst. De concurrentie, die niet noodzakelijk een vermindering van de kosten in de hand zal werken, zal problemen veroorzaken. Zij houdt een gevaar in. Wij zullen waakzaam moeten zijn en ons beraden, zodat wij wat er ons nog rest veilig kunnen stellen. Het personeel maakt zich zorgen over zijn toekomst en ik vind dat normaal. U zegt zelf dat er in Frankrijk geen toename van het spoorwegvervoer werd opgetekend. Ik geloof niet dat de liberalisering door de mensen als positief wordt ervaren.

Het incident is gesloten.

De bespreking van de vragen en interpellatie eindigt om 15.28 uur.