



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

lundi

25-10-2004

Après-midi

maandag

25-10-2004

Namiddag

SOMMAIRE

- Question de Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la disparition de petites gares" (n° 3773) 1
Orateurs: **Jacqueline Galant, 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 "la distribution de toutes-boîtes par La Poste" (n° 3774) 2
Orateurs: **Jacqueline Galant, 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 "la gestion des barrières de sécurité aux abords des gares" (n° 3775) 3
Orateurs: **Jacqueline Galant, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives de réductions d'emploi à la SNCB" (n° 3917) 3
Orateurs: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le respect par la direction de La Poste des engagements pris dans le cadre de la convention collective de travail" (n° 3918) 4
Orateurs: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un partenariat industriel pour La Poste" (n° 3980) 5
Orateurs: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Questions jointes de 6
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conditions de la reprise de la dette historique de la SNCB" (n° 3981) 6

INHOUD

- Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het sluiten van een aantal kleine stations" (nr. 3773) 1
Sprekers: **Jacqueline Galant, 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 "het bezorgen van huis-aan-huisbladen door de Pöst" (nr. 3774) 2
Sprekers: **Jacqueline Galant, 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 "het beheer van de veiligheidshekken in de buurt van de stations" (nr. 3775) 3
Sprekers: **Jacqueline Galant, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de in het vooruitzicht gestelde personeelsinkrimpingen bij de NMBS" (nr. 3917) 3
Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de naleving door de directie van De Post van de verbintenissen aangegaan in het kader van de collectieve arbeidsovereenkomst" (nr. 3918) 4
Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een industrieel partnership voor De Post" (nr. 3980) 5
Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Samengevoegde vragen van 6
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorwaarden voor de overname van de historische schuld van de 6

NMBS" (nr. 3981)

- | | | | |
|---|----|---|----|
| <p>- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'incidence du budget 2005 sur la politique d'investissement de la SNCB" (n° 3984)</p> | 6 | <p>- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de weerslag van de begroting voor 2005 op het investeringsbeleid van de NMBS" (nr. 3984)</p> | 6 |
| <p>- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les effets de la reprise de la dette de la SNCB" (n° 4084)</p> <p><i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Camille Dieu, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 6 | <p>- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de overname van de schuld van de NMBS" (nr. 4084)</p> <p><i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Camille Dieu, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 6 |
| <p>Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution de journaux par La Poste" (n° 3943)</p> <p><i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 9 | <p>Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitreiking van kranten door De Post" (nr. 3943)</p> <p><i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 9 |
| <p>Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travailleurs avec un contrat de durée déterminée de La Poste" (n° 3944)</p> <p><i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 11 | <p>Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de contracten van bepaalde duur bij De Post" (nr. 3944)</p> <p><i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 11 |
| <p>Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la future desserte ferroviaire suburbaine de la région d'Anvers" (n° 4026)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 12 | <p>Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomstige voorstedelijke treinbediening voor de Antwerpse regio" (nr. 4026)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 12 |

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

du

LUNDI 25 OCTOBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 25 OKTOBER 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14 h. 27 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la disparition de petites gares" (n° 3773)

01.01 **Jacqueline Galant** (MR): On sait qu'il est plus que probable que la SNCB supprime la vente des tickets dans plusieurs petites gares. Une étude récente révèle, par ailleurs, que 200 gares sur les 530 que compte le réseau SNCB représentent 2,8% du trafic et qu'un opérateur concurrent pourrait présenter des coûts de 30 à 40% moindres que ceux de la SNCB. Ces résultats laissent craindre la fermeture – catastrophique pour les navetteurs – des petites gares jugées non rentables.

Avez-vous plus d'informations sur les projets concrets de la SNCB ? Envisage-t-on vraiment de fermer les petites gares ? Comment va-t-on recaser le personnel ? Quels moyens seront-ils mis en œuvre pour permettre aux navetteurs d'acquérir leurs billets ? Comment la SNCB va-t-elle augmenter son trafic de l'ordre de 50% d'ici 2012 ? Le projet de fermeture de petites gares ne va-t-il pas à l'encontre de cet objectif ? Est-il réellement possible que la SNCB se concentre sur les huit lignes les plus rentables, dont très peu concernent les villes wallonnes ?

01.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Premièrement, nous voulons augmenter le nombre de voyageurs. Deuxièmement, nous devons être prêts à changer de méthodologie pour

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het sluiten van een aantal kleine stations" (nr. 3773)

01.01 **Jacqueline Galant** (MR): Zoals bekend zal de NMBS de kaartjesverkoop in verscheidene kleine stations meer dan waarschijnlijk afschaffen. Uit een recente studie blijkt dat 200 van de 530 stations van het NMBS-spoorwegnet goed zijn voor 2,8 procent van het spoorwegvervoer, en dat een concurrerende operator met 30 à 40 procent minder kosten zou kunnen werken dan de NMBS. Die bevindingen doen vrezen dat de sluiting van de als niet rendabel aangemerkte stations ophanden is, wat een ramp zou zijn voor de pendelaars.

Heeft u meer informatie over de concrete plannen van de NMBS? Is men werkelijk van plan de kleine stations te sluiten? Waar zal het personeel van die kleinere stations opnieuw aan de slag kunnen? Welke middelen zullen er geïnvesteerd worden in de kaartjesverkoop aan de pendelaars? Hoe denkt de NMBS het spoorwegvervoer met 50 procent te verhogen tegen 2012? Staat de geplande sluiting van kleine stations niet haaks op die doelstelling? Is het echt mogelijk dat de NMBS zich zou toespitsen op de acht meest rendabele lijnen, waarop maar heel weinig Waalse steden liggen?

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ten eerste willen wij het aantal reizigers optrekken. Ten tweede moeten wij bereid zijn bepaalde zaken anders aan te pakken. De sluiting van loketten in

certaines choses. La fermeture de guichets dans certaines gares entraîne beaucoup de protestations. Cependant, les clients eux-mêmes désertent de plus en plus ces guichets. Des alternatives, comme l'achat de cartes de voyage dans les magasins de journaux, sont prévues. Les abonnements ne doivent pas nécessairement être prolongés dans la gare elle-même. Je plaide donc pour la fermeture de guichets dans les gares mais à la condition qu'il y ait d'autres alternatives.

Je n'ai pas l'intention de fermer beaucoup de gares ni de changer fondamentalement notre système à densité ferroviaire très élevée. La rentabilité du service intérieur n'est pas un objectif. Mais nous investissons à peu près trois milliards d'euros dans la SNCB et nous ne pouvons pas en mettre plus. Une des priorités concerne les investissements dans les lieux non rentables qui offrent la plus grande possibilité d'augmenter le nombre de navetteurs.

C'est en ce sens que j'ai proposé que les auteurs de l'étude *Move* viennent discuter ici avec les parlementaires.

Agissons de manière telle que les services soient cohérents, modernes et adaptés aux nouvelles demandes des clients. Ne maintenons pas nécessairement la situation actuelle. Nous nous trompons peut-être sur l'attitude de la clientèle.

01.03 **Jacqueline Galant** (MR): Cela m'intéressera de rencontrer les auteurs de l'étude. Je veillerai donc à l'agenda de cette commission. Je suis d'accord avec vous en ce qui concerne la délivrance des tickets aux navetteurs. Mais, dans les petites communes rurales, il n'est pas toujours évident de trouver d'autres solutions pour délivrer ces tickets de transport.

L'incident est clos.

02 **Question de Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution de toutes-boîtes par La Poste" (n° 3774)**

02.01 **Jacqueline Galant** (MR): Les résultats de la Poste sont encourageants. Je m'inquiète cependant de la diversification de ce service public. La distribution par les services de la Poste des toutes-boîtes est vraiment une aberration. Il existe, selon moi, suffisamment de sociétés privées qui peuvent assurer ce service. Est-ce vraiment le rôle du facteur d'assurer ce service ? Ne croyez-vous pas que l'installation du Géoroute les perturbe déjà

sommige stations stuit op veel protest. Er melden zich echter almaar minder cliënten aan de loketten aan. Er wordt voorzien in alternatieve oplossingen, zoals de aankoop van reiskaartjes in krantenwinkels. De abonnementen moeten niet noodzakelijk in het station zelf worden verlengd. Ik pleit dus voor de sluiting van loketten in de stations, maar op voorwaarde dat er alternatieve oplossingen worden aangereikt.

Ik ben niet van plan veel stations te sluiten en evenmin om het systeem van ons heel dichte spoornet grondig te wijzigen. De rendabiliteit van de binnendienst is geen doel op zich. Toch investeren wij ongeveer drie miljard euro in de NMBS. Meer kunnen wij niet doen. Een van de prioriteiten heeft betrekking op investeringen in niet-rendabele stations die de grootste mogelijkheid bieden om het aantal pendelaars te verhogen. Daarom heb ik voorgesteld dat de auteurs van het *Move*-onderzoek hier zouden worden uitgenodigd om een en ander met de parlementsleden te bespreken.

Wij moeten streven naar een coherente, moderne en aan de nieuwe verzuchtingen van de cliënten aangepaste dienstverlening. Laten wij niet noodzakelijk de huidige situatie in stand houden. Misschien vergissen wij ons over de houding van de cliënten.

01.03 **Jacqueline Galant** (MR): Ik zou de auteurs van de studie graag ontmoeten. Ik zal dus de agenda van deze commissie in het oog houden. Ik ben het met u eens wat de verkoop van treinkaartjes aan de pendelaars betreft. In kleine landelijke gemeenten ligt het vinden van alternatieve oplossingen voor de verkoop van die vervoerbewijzen echter niet altijd voor de hand.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het bezorgen van huis-aan-huisbladen door de Pöst" (nr. 3774)**

02.01 **Jacqueline Galant** (MR): De door de Post geboekte resultaten zijn bemoedigend. Toch maak ik mij zorgen over de diversificatie van die openbare dienst. Het feit dat de diensten van de Post nu voor de verspreiding van huis-aan-huisbladen zorgen, is absurd. Volgens mij zijn er genoeg privé-bedrijven die daarvoor kunnen instaan. Behoort deze taak werkelijk tot de opdracht van de postbode? Denkt u niet dat de invoering van

suffisamment ? Comptez-vous procéder à de nouveaux recrutements pour assurer ces nouvelles missions ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Chaque fois que j'ai rencontré des facteurs, ces derniers ont manifesté leur mécontentement quant à la distribution de la publicité. Mais ce marché est le seul qui permette de compenser la réduction du volume de courrier.

Par ailleurs, La Poste devant de toute façon assurer la distribution du courrier, ce marché est plus rentable pour elle que pour d'autres opérateurs privés. Ce marché est donc incontournable pour l'équilibre de La Poste.

02.03 Jacqueline Galant (MR): Je comprends votre référence au développement économique, mais je pense qu'il serait bon d'adresser une communication spécifique aux facteurs.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Jacqueline Galant au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gestion des barrières de sécurité aux abords des gares" (n° 3775)

03.01 Jacqueline Galant (MR): En tant que bourgmestre, j'ai avisé les services de l'Infrastructure de la SNCB de l'inexistence des barrières de sécurité à la rue Haute à Erbisoeul, entre autres. Il m'a été répondu qu'il était du devoir de la commune de se charger de la mise en place de barrières de sécurité. Je crois cependant que ces travaux relèvent de la SNCB. Pouvez-vous préciser les modalités en la matière ? Au cas où un accident se produirait, qui serait tenu pour responsable ? La SNCB ne dispose-t-elle pas d'un budget à ce niveau ? Qui est chargé de l'entretien de ces barrières ou grillages ?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): J'ai reçu une réponse juridique convaincante de la SNCB, mais je pense qu'en matière de sécurité, il vaudrait mieux arriver à une solution de concertation avec votre commune. Je m'engage donc à ce qu'une réunion rassemble des responsables de la SNCB et de votre commune pour trouver une solution.

03.03 Jacqueline Galant (MR): Je vous remercie.

L'incident est clos.

het Georoute-systeem het hen al moeilijk genoeg maakt? Bent u voornemens om tot nieuwe aanwervingen over te gaan om deze opdrachten te kunnen vervullen? -

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De postbodes met wie ik heb gesproken, gaven allemaal uiting aan hun ongenoegen over de reclamebestelling. Maar dit is de enige activiteit die de vermindering van het aantal poststukken kan compenseren.

Aangezien De Post hoe dan ook instaat voor de postbestelling, is die markt rendabeler voor De Post dan voor andere, particuliere operatoren. Die markt is met andere woorden van fundamenteel belang voor een financieel gezonde Post.

02.03 Jacqueline Galant (MR): Ik begrijp dat u verwijst naar de economische ontwikkeling, maar het zou mijns inziens opportuun zijn de postboden specifiek bericht te geven.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beheer van de veiligheidshekken in de buurt van de stations" (nr. 3775)

03.01 Jacqueline Galant (MR): In mijn hoedanigheid van burgemeester heb ik het departement Infrastructuur van de NMBS gemeld dat er onder meer langs de rue Haute in Erbisoeul geen veiligheidshekken staan. Daarop kreeg ik als antwoord dat de gemeente voor die veiligheidshekken moet zorgen. Mij dunkt dat dat de verantwoordelijkheid is van de NMBS. Kan u toelichten hoe de vork in deze in de steel zit? Wie wordt er gebeurlijk aansprakelijk gesteld als er zich een ongeval voordoet? Beschikt de NMBS over een budget hiervoor? Wie staat er in voor het onderhoud van die hekken of afrasteringen?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik kreeg een overtuigend juridisch antwoord van de NMBS, maar ik denk dat, op het vlak van de veiligheid, beter in overleg met uw gemeente naar een oplossing kan worden gezocht. Ik zal dus het nodige doen om bestuursleden van de NMBS en van uw gemeente rond de tafel te brengen om een oplossing te vinden.

03.03 Jacqueline Galant (MR): Waarvoor dank.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives de réductions d'emploi à la SNCB" (n° 3917)

04.01 **Olivier Chastel** (MR): Le climat social se détériore à la SNCB. Les syndicats dénoncent la volonté de la direction de ne pas respecter ses engagements en ce qui concerne la réduction programmée des effectifs de la société. Quels sont les éléments précis sur lesquels reposent les discussions en matière de réduction des effectifs de la SNCB ?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Il n'y aura pas de réduction supplémentaire de postes. Je pense que la difficulté vient de l'exigence de mobilité qui n'a pas été bien accueillie. Or beaucoup d'efforts ont été faits pour maintenir l'emploi, et l'acceptation de la mobilité en constitue un facteur-clé.

04.03 **Olivier Chastel** (MR): Il n'y a donc pas de diminution du nombre d'agents mais un problème de mobilité.

04.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): C'est cela.

L'incident est clos.

05 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le respect par la direction de La Poste des engagements pris dans le cadre de la convention collective de travail" (n° 3918)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Suite aux craintes exprimées par les syndicats, j'aimerais savoir dans quelle mesure la négociation de la nouvelle convention collective de travail tiendra compte des engagements pris dans le cadre de la CCT 2000-2004.

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Cet accord, pris dans le cadre de la CCT, est impossible à tenir ; c'est une question de survie pour La Poste. Je comprends que les syndicats soient fous furieux. Des négociations sont nécessaires et un compromis honorable doit être trouvé.

Dans cette situation, les syndicats ont une très grande responsabilité.

04 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de in het vooruitzicht gestelde personeelsinkrimpingen bij de NMBS" (nr. 3917)

04.01 **Olivier Chastel** (MR): Het sociaal klimaat bij de NMBS verslechtert. Volgens de vakbonden wil de directie haar verbintenissen met betrekking tot de geplande inkrimping van het personeelsbestand van de maatschappij niet nakomen. Waarover gaan de discussies met betrekking tot de inkrimping van het personeelsbestand bij de NMBS precies?

04.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Er komt geen bijkomende inkrimping. Ik denk dat de moeilijkheid schuilt in de gevraagde mobiliteit; die eis valt immers niet in goede aarde. Er werden evenwel grote inspanningen gedaan om de werkgelegenheid te behouden en het aanvaarden van mobiliteit is in dat verband een cruciale factor.

04.03 **Olivier Chastel** (MR): Er vloeit dus geen extra personeel af, maar er doet zich een probleem voor met betrekking tot de personeelsmobiliteit.

04.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Inderdaad.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de naleving door de directie van De Post van de verbintenissen aangegaan in het kader van de collectieve arbeidsovereenkomst" (nr. 3918)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Naar aanleiding van de vrees uitgedrukt door de vakbonden, zou ik willen weten in hoeverre tijdens de onderhandeling over de nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst rekening zal worden gehouden met de in het kader van de CAO 2000-2004 aangegane verbintenissen.

05.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Het is onmogelijk die in het kader van de CAO aangegane verbintenis na te komen: dat is een kwestie van overleven voor De Post. Ik begrijp dat de vakbonden woest zijn. Er dienen onderhandelingen te worden gevoerd en er moet een eerbaar compromis uit de bus komen.

In die situatie dragen de vakbonden een verpletterende verantwoordelijkheid.

Les négociations commencent la semaine prochaine. Des ouvertures commencent à se faire de part et d'autre. J'espère aboutir à un accord tout en essayant de répondre à certaines exigences du personnel. Si nous obtenons un accord, ce sera un grand succès.

L'incident est clos.

06 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un partenariat industriel pour La Poste" (n° 3980)

06.01 Olivier Chastel (MR): Dans le cadre de la recherche d'un partenaire industriel pour La Poste, dispose-t-on actuellement d'une évaluation de la valeur de l'entreprise? Quelle méthode sera appliquée pour affiner ce montant dans le cadre de l'augmentation de capital? Quelles sont les démarches entreprises à ce jour pour solliciter des candidats? Quelle complémentarité sont-ils susceptibles d'apporter? Quels critères guideront l'actionnaire et l'entreprise dans leur choix?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Une décision a été prise au niveau du gouvernement. Nous voulons un partenaire stratégique, choisi pour la possibilité qu'il offre d'investissements futurs. Le montant investi ne sera pourtant pas le seul argument, même si nous voulons aussi augmenter le capital.

La Poste a besoin, d'une part, de suffisamment d'argent pour pouvoir investir. Sa survie dépend de son adaptation à une technique de pointe tout en préservant l'importance du contact humain. D'autre part, le partenaire devra apporter sa connaissance du métier.

Un appel aux candidats sera lancé au début de l'année prochaine. Le moment est venu d'avancer. Je suis favorable au fait d'avancer avec un partenaire stable pour faire de La Poste une entreprise modernisée et humanisée dans sa fonction de distribution.

06.03 Olivier Chastel (MR): Je note que l'Etat pourrait, à l'instar du partenaire industriel, augmenter son capital. Que vaut ce capital actuellement?

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en

De onderhandelingen gaan volgende week van start. Aan beide kanten stelt men zich al inschikkelijker op. Ik hoop dat men een akkoord zal bereiken, en tegelijk rekening te houden met bepaalde verzuchtingen van het personeel. Als we erin slagen overeenstemming te bereiken, mag dat een groot succes heten.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een industrieel partnership voor De Post" (nr. 3980)

06.01 Olivier Chastel (MR): Bestaat er in het kader van de zoektocht naar een industriële partner voor De Post een raming van de huidige waarde van het bedrijf? Welke werkwijze zal worden toegepast om dit bedrag te verfijnen in het kader van de kapitaalsverhoging? Welke stappen werden reeds ondernomen om kandidaten aan te trekken? Welke complementaire inbreng wordt van hen verwacht? Welke criteria zullen de aandeelhouder en het bedrijf hanteren om hun beslissing te nemen?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De regering heeft een beslissing genomen. Wij zijn op zoek naar een strategische partner, die we willen kiezen op grond van diens mogelijkheden inzake toekomstige investeringen. Het geïnvesteerde bedrag zal daarbij niet als alleenzalmakend argument gelden; al willen wij ook een kapitaalsverhoging.

Eenzijds moet De Post voldoende geld hebben om te kunnen investeren. Het voortbestaan van De Post hangt af van haar vermogen om geavanceerde technologie toe te passen en tegelijk het menselijk contact niet te veronachtzamen. Anderzijds zal de partner zijn vakkennis moeten inbrengen.

Begin volgend jaar volgt er een oproep tot kandidaatstelling. Nu moeten we voortgang maken met de zaak. Ik pleit ervoor om in zee te gaan met een stabiele partner, opdat De Post als gemoderniseerd en menselijker bedrijf verder kan instaan voor de postbezorging.

06.03 Olivier Chastel (MR): Ik noteer dat de Staat, rekening houdend met de inbreng van de industriële partner, tot een kapitaalsverhoging kan overgaan. Hoeveel bedraagt dat kapitaal vandaag?

06.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het

français): Ce n'est pas très clair. Il est trop tôt.

06.05 Olivier Chastel (MR): La réorganisation de La Poste remporte-t-elle le succès escompté pour conquérir le partenaire ?

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le système informatique *Poststation* est réalisé. *Géoroute* sera réalisé au début de l'année prochaine. Le niveau de rentabilité est bon puisque La Poste enregistre cette année un bénéfice.

Nous demandons aux facteurs de consentir des efforts importants mais ils portent leurs fruits ! Bien entendu, tout n'est pas fait, loin de là.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conditions de la reprise de la dette historique de la SNCB" (n° 3981)

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'incidence du budget 2005 sur la politique d'investissement de la SNCB" (n° 3984)

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les effets de la reprise de la dette de la SNCB" (n° 4084)

07.01 Olivier Chastel (MR): Dans sa déclaration de politique générale, le premier ministre confirmait la reprise, dans le cadre du processus de libéralisation du transport ferroviaire, de la dette historique de la SNCB par l'État, soit 7,4 milliards d'euros, effort considérable qui permettra de poursuivre la modernisation de la SNCB et constitue une garantie d'avenir.

Le gouvernement compte-t-il compenser cette charge dans le budget 2005? Dans l'affirmative, de quelle manière?

Quels actifs de la SNCB pourront-ils être valorisés pour financer le fonds d'investissement ferroviaire?

Cette valorisation ne sera sans doute pas suffisante pour compenser les 7,4 milliards; quelles autres opérations sont-elles envisagées?

La déclaration de politique générale, et ce sera ma deuxième question, insiste aussi sur la poursuite des investissements relatifs au Diabolo, au RER ou à la ligne Bruxelles-Luxembourg. Cependant, selon

is te vroeg voor precieze cijfers.

06.05 Olivier Chastel (MR): Is de reorganisatie van De Post voldoende succesvol om een industriële partner te kunnen binnenhalen?

06.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het informaticasysteem *Poststation* werd ingevoerd en begin volgend jaar zal ook de invoering van *Georoute* rond zijn. Met de rentabiliteit zit het goed, want De Post sluit dit jaar met winst af.

We vragen de postbodes belangrijke inspanningen te leveren maar die zijn dan ook lonend ! Natuurlijk is alles niet opgelost, integendeel.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorwaarden voor de overname van de historische schuld van de NMBS" (nr. 3981)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de weerslag van de begroting voor 2005 op het investeringsbeleid van de NMBS" (nr. 3984)

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de overname van de schuld van de NMBS" (nr. 4084)

07.01 Olivier Chastel (MR): In zijn beleidsverklaring bevestigde de eerste minister dat de Staat de historische schuld van de NMBS, hetzij 7,4 miljard euro, zal overnemen in het kader van de vrijmaking van het spoorverkeer. Dit vormt een belangrijke inspanning voor de modernisering van de NMBS en is een waarborg voor de toekomst.

Zal de regering die kost compenseren in de begroting van 2005? Zo ja, op welke wijze?

Welke activa van de NMBS kunnen worden gevaloriseerd ter financiering van het investeringsfonds van het spoor?

Die valorisatie zal waarschijnlijk niet volstaan om de 7,4 miljard te compenseren; welke andere verrichtingen worden overwogen?

In de beleidsverklaring, en dat wordt mijn tweede vraag, wordt eveneens de nadruk gelegd op verdere investeringen in de dubbele volledige ontsluiting van Zaventem (de zogenaamde

la presse, certains investissements prévus pour le RER seraient reportés: la SNCB estime le coût des retards à quelque 120 millions d'euros. Seuls les travaux relatifs au tunnel Schuman-Josaphat pourraient être réalisés.

Pourriez-vous nous éclairer sur la disparité évoquée entre le Nord et le Sud relativement à la prise en charge du déficit d'exploitation du RER?

Le financement alternatif par des partenariats privé-public ne favorisera-t-il pas les projets d'Anvers et de Zeebrugge au détriment du projet Eurocap-Rail, liaison rapide de Bruxelles à Luxembourg?

L'option retenue de privilégier les transports rapides des plus grandes masses sur les plus grandes distances ne va-t-elle pas entraîner une réduction des moyens affectés aux lignes moins rentables ?

La SNCB disposera-t-elle des moyens nécessaires à la réalisation des travaux jugés prioritaires tels les investissements pour le RER, ceux des lignes 161 et 124 ainsi que la poursuite de la modernisation de la liaison Bruxelles-Luxembourg ?

07.02 Camille Dieu (PS): L'impact pour l'État de la dette de la SNCB sera de quelque 300 millions d'euros. Au cours de la première année, 200 millions seront couverts par la vente de divers actifs tandis que 57 millions proviendront de la réduction de la dotation d'investissement et que 61,5 millions amputeront celle du RER. L'Etat réalise ainsi une opération blanche.

Le RER ne risque-t-il pas de souffrir des mesures d'étalement de l'échéancier? L'absence d'intérêt du secteur privé pour la ligne Namur-Luxembourg ne pénalisera-t-elle pas le Sud du pays ?

07.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Au préalable, je vais tenter de faire disparaître des malentendus, nourris par certains responsables syndicaux.

L'investissement global de l'Etat en faveur de la SNCB augmentera de 7 à 8 % l'année prochaine. Dès lors, la globalité de la dotation atteindra quelque 2,7 milliards. Aucun autre budget de l'Etat ne progresse de cette façon. Par ailleurs, une

diabolo), het GEN en de lijn Brussel-Luxemburg. Volgens persberichten zouden bepaalde investeringen in het GEN uitgesteld worden. De NMBS raamt de kosten van die vertraging op zo'n 120 miljoen euro. Alleen de werken aan de Schuman-Josaphat-tunnel zouden hun beslag kunnen krijgen.

Kan u ons nadere toelichting verschaffen over de discrepantie waarvan sprake tussen het noorden en het zuiden des lands met betrekking tot wie er moet opdraaien voor het exploitatietekort voor het GEN?

Zal het geld van een alternatieve financiering via publiek-private partnerships niet veeleer naar de projecten in Antwerpen en Zeebrugge vloeien, ten nadele van het Eurocap-Railproject, de snelle treinverbinding Brussel-Luxemburg?

Zal de oplossing waarvoor gekozen werd - snelle verbindingen voor het vervoer van een zo groot mogelijk volume over de grootste afstanden - niet tot gevolg hebben dat er minder middelen zullen worden uitgetrokken voor de minder rendabele lijnen?

Zal de NMBS over de nodige middelen beschikken voor als prioritair aangemerkte werken, zoals de investeringen in het GEN, in de lijnen 161 en 124 en in de verdere modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg?

07.02 Camille Dieu (PS): De schuld van de NMBS zal de Staat zo'n 300 miljoen euro kosten. In het eerste jaar zal de verkoop van diverse activa goed zijn voor 200 miljoen, terwijl de inkrimping van de investeringsdotatie 57 miljoen zal opleveren en de GEN-dotatie met 61,5 zal worden gekort. Voor de Staat wordt dat dus een nuloperatie.

Dreigt het GEN niet het kind van de rekening te worden als het tijdspad wordt verlengd? Zal het gebrek aan belangstelling van de privé-sector voor de lijn Namen-Luxemburg niet nadelig zijn voor het zuidelijk landsgedeelte?

07.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik zal eerst trachten enkele misverstanden uit de wereld te helpen die door sommige vakbondsvertegenwoordigers werden in stand gehouden.

De globale investering van de Staat ten gunste van de NMBS zal volgend jaar stijgen met 7 tot 8 %. De algemene dotatie zal dus ongeveer 2,7 miljard bedragen. Geen enkele andere staatsbegroting kent een dergelijke stijging. Er komt bovendien een

ne progresse de cette façon. Par ailleurs, une augmentation structurelle interviendra également puisque la reprise de la dette s'étalera sur 2006 et 2007.

Le fonds RER a été constitué et sert à payer les factures.

Pour 2005, 51 millions ont été versés provisoirement. Il a été noté clairement que ce montant augmentera en fonction de la réception des factures. Avec le budget de 2,7 milliards, je compte sur environ 100 millions de factures en 2005. Une disposition de la loi-programme pourrait permettre de payer la somme prévue cette année, et ce malgré l'absence des factures. En effet, les travaux accusent généralement un retard par rapport à ce qui avait été prévu.

La dette est reprise totalement et coûtera 100 millions cette année et 200 l'année prochaine. Madame Dieu, il ne s'agit nullement d'une opération blanche, nous dépensons 200 millions en plus!

Le projet Diabolo est considéré comme un dossier national et traité comme tel.

Il n'y a aucune raison pour que le secteur privé s'intéresse moins à un projet de financement alternatif qu'à un autre. Nous avons travaillé sur la base de modèles différents, possibles et rentables.

Les travaux sur la ligne Bruxelles-Luxembourg sont garantis. Nous avons pu consacrer une partie du budget prévu pour cette ligne à l'amélioration de l'accueil des voyageurs dans le Sud du pays. La clé de répartition est globalement respectée.

La crainte d'une évolution différente au Nord et au Sud n'est pas fondée. Des études de faisabilités ont été réalisées, avec l'aide de Dexia pour la liaison Bruxelles-Luxembourg et d'un consultant étranger pour le *Liefkenshoektunnel*, et nous appliquons des systèmes différenciés.

Le niveau d'investissement ne bouge guère. L'achat de 7 rames grande vitesse, prévues pour Bruxelles-Amsterdam, a été ramené à 4, ce qui revient à un gain de 58 millions d'euros. Le reste des investissements est réparti sur quelques millions en plus ou en moins, ce qui fait qu'on passe de 833 à 823 millions au total. Il ne s'agit pas d'une économie mais d'une adaptation technique

structurele verhoging aangezien de schuldovername zal gespreid worden over 2006 en 2007.

Het GEN-fonds werd opgericht en zal dienen om de facturen te betalen.

Voor 2005 werd een voorlopig bedrag van 51 miljoen gestort. Er werd duidelijk genotuleerd dat dat bedrag zal toenemen afhankelijk van de ontvangst van de facturen. De begroting van 2,7 miljard omvat een bedrag van 100 miljoen ongeveer aan facturen in 2005. Een bepaling van de programmawet zou het mogelijk maken het vooropgesteld bedrag dit jaar te betalen, ondanks het feit dat er geen facturen zijn. De werken lopen immers doorgaans vertraging op ten opzichte van het vooropgestelde tijdschema.

De schuld wordt integraal overgenomen en dat zal dit jaar 100 miljoen en volgend jaar 200 miljoen kosten. Mevrouw Dieu, het betreft helemaal geen nuloperatie, want wij geven 200 miljoen meer uit!

Het Diabolo-project wordt als een nationaal dossier beschouwd en als dusdanig behandeld.

Er is geen enkele reden waarom de privé-sector minder interesse zou vertonen voor een alternatief financieringsplan dan voor een ander plan. We hebben gewerkt op basis van verschillende, haalbare en rendabele modellen.

De werken op de lijn Brussel-Luxemburg zijn gewaarborgd. Een deel van de begroting die voor deze lijn was uitgetrokken kunnen we besteden aan het onthaal van de reizigers in het zuiden van het land. De verdeelsleutel wordt in het algemeen gerespecteerd.

De vrees voor een uiteenlopende evolutie in het noorden en in het zuiden van het land berust nergens op. Er werden haalbaarheidsstudies uitgevoerd met de hulp van Dexia voor de verbinding Brussel-Luxemburg en met die van een buitenlandse consultant voor de Liefkenshoektunnel en er worden verschillende systemen toegepast.

Op het vlak van de investeringen beweegt er nauwelijks iets. De geplande aankoop van 7 treinstellen voor de lijn Brussel-Amsterdam werd herleid tot 4 treinstellen, of een besparing van 57 miljoen euro. De rest van de investeringen betreft enkele miljoenen meer of minder, zodat het eindresultaat op 823 miljoen in plaats van op 833 miljoen uitkomt. Het gaat niet om een besparing,

qui correspond à 1% de changement.

maar om een technische aanpassing die overeenstemt met een wijziging van 1 %.

07.04 Olivier Chastel (MR): Merci pour la réponse, qui donne des clés de compréhension de l'alimentation du fonds RER. Votre optimisme tranche avec ce que les syndicats francophones en disent et la réaction du ministre wallon de la Mobilité qui a qualifié l'affaire de "hold-up" du fédéral sur les moyens du RER en Wallonie. Je suis sûr que vous défendrez la politique fédérale dans ce comité de concertation.

07.04 Olivier Chastel (MR): Dank voor uw antwoord, dat een duidelijker kijk geeft op de financiering van het GEN-fonds. Uw optimisme staat echter in contrast met de reacties van de Franstalige vakbonden en van de Waalse minister van Mobiliteit. Die laatste gewaagt van een hold-up van het federale niveau op de middelen voor het GEN in Wallonië. Ik weet zeker dat u in het overlegcomité het federale beleid zal verdedigen.

07.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Des contacts ont été pris avec le gouvernement wallon. Je n'aurais pas osé trancher en cette matière sans contacts avec les ministres de la Mobilité flamand et wallon.

07.05 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er werd contact opgenomen met de Waalse regering. Ik zou terzake geen beslissingen hebben durven nemen zonder overleg met de Vlaamse en de Waalse minister van Mobiliteit.

07.06 Olivier Chastel (MR): Le ministre de tutelle ne s'en souvenait pas, quand il a réagi au lendemain du 12 octobre !

07.06 Olivier Chastel (MR): De toezichhoudende minister was dat blijkbaar vergeten, toen hij daags na 12 oktober reageerde!

07.07 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Les temps sont difficiles pour tout le monde ...

07.07 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Iedereen heeft zo zijn probleem...

07.08 Camille Dieu (PS): Merci pour votre réponse détaillée. Vous nous avez rassurés au sujet du fonds RER. Vous souhaitez que votre réponse soit transmise à ceux qui font du bruit; je m'en chargerai.

07.08 Camille Dieu (PS): Ik dank u voor uw gedetailleerd antwoord. U heeft ons gerustgesteld met betrekking tot het GEN-fonds. U wil dat uw antwoord wordt meegedeeld aan degenen die zich roeren en ik zal dat dan ook doen.

07.09 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le montant exact s'élève à 2,642 milliards. Nous estimons les factures à venir à 100 millions, ce qui fait un total de 2,700 milliards d'euros. C'est le chiffre complet des dépenses à la SNCB.

07.09 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het precies bedrag loopt op tot 2,642 miljard. Volgens onze schattingen zullen er nog facturen binnenkomen voor een bedrag van 100 miljoen, wat het totaalbedrag op 2,700 miljard euro brengt. Dat is het totale bedrag van de NMBS-uitgaven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution de journaux par La Poste" (n° 3943)

08 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitreiking van kranten door De Post" (nr. 3943)

08.01 Eric Massin (PS): En avril 2003, les éditeurs de quotidiens, le ministre des Entreprises publiques et La Poste, ont signé une convention sur la distribution de journaux dans notre pays. Cette convention précisait l'engagement pour La Poste de livrer 82 % des journaux avant 7 heures 30 et ciblait deux axes de ce partenariat : un axe commercial pour faire connaître l'heure de distribution des journaux, un axe logistique et opérationnel pour réduire les coûts et encore

08.01 Eric Massin (PS): In april 2003 sloten de dagbladuitgevers, de minister van Overheidsbedrijven en De Post een overeenkomst betreffende de krantenbedeling in ons land. De Post verbond zich ertoe 82 % van de kranten vóór 7.30 uur te bezorgen. Met dat partnerschap werden twee doelstellingen nagestreefd: er was enerzijds het commerciële aspect, dat betrekking had op het tijdstip van de bedeling van de krant, en anderzijds het logistieke en operationele aspect, dat

améliorer la qualité de la distribution.

betrekking had op een daling van de kosten en een betere uitreiking.

Cette convention porte jusque fin 2007. Après un an d'exercice, quelles sont les avancées concrètes en termes d'amélioration de la distribution ? Le taux de livraison de 82 % de journaux avant 7 heures 30 est-il atteint ? Qu'en est-il de ce pourcentage ventilé par cantons postaux ?

Die overeenkomst loopt tot 2007. Hoe staat het een jaar na de inwerkingtreding ervan met de verbetering van de krantenbedeling? Komt inderdaad 82 % van de kranten voor 7.30 uur ter bestemming? Kan u de gegevens uitsplitsen per postkantoor?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La convention prévoyait effectivement 82 % de livraison des journaux par La Poste. Nous procédons actuellement à une réorganisation de la distribution avec le Géoroute, ce qui engendre certains retards. Quelque 429 bureaux sont aujourd'hui réorganisés ; il en reste 121. Quelque 78,36 % des livraisons sont effectuées avant 7.30 heures. Autrement dit, nous sommes à 3,5 % en dessous de l'objectif. Une nouvelle étude sera réalisée en novembre et en mars ou avril, nous devrions atteindre les 82 %.

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het aangehaalde percentage van 82 % staat inderdaad in de overeenkomst. Op dit ogenblik wordt de uitreiking, met de invoering van Georoute, gereorganiseerd, waardoor enige vertraging ontstaat. Op dit ogenblik zijn al 429 kantoren gereorganiseerd, voor 121 is dat nog niet het geval. 78,36 % van de kranten wordt voor 7.30 uur bezorgd. We zitten dus 3,5 % onder de doelstelling. In november en in maart of april zal de toestand nogmaals worden bekeken, op dat ogenblik zou de 82 % moeten worden gehaald.

Des corrections ont été apportées à Géoroute, la transmission des fichiers entre les éditeurs et La Poste a été automatisée, et des économies importantes ont été réalisées. Il y a eu deux campagnes de recrutement dans les régions où il fallait distribuer les journaux à 100% avant 7 h 30. Il y a un CD avec l'heure de distribution, une campagne de fidélisation, un nouveau système de traitement des plaintes. Cependant, pour le moment, nous n'avons pas atteint le but fixé.

In het Georoute-systeem werden verbeteringen aangebracht, de overdracht van de bestanden tussen de uitgevers en De Post werd geautomatiseerd en er werden belangrijke besparingen gerealiseerd. Er werden twee campagnes gevoerd om personeel in dienst te nemen in de regio's waar de kranten voor 100 % moet worden besteld voor 7 uur 30. Er bestaat een CD met het uur van uitreiking en een nieuw systeem voor de behandeling van de klachten en er werd een campagne gevoerd om de klantenbinding te bevorderen. De beoogde doelstelling wordt momenteel echter niet bereikt.

Il faut savoir que les journaux eux-mêmes ont demandé des applications différenciées selon les provinces. Dans certaines provinces, ils ont demandé plus de 90 % et ailleurs, moins de 70 %, ce qui donne cette moyenne de 82 %.

U moet weten dat de krantenuitgevers zelf een gedifferentieerde toepassing van het systeem naargelang van de provincies hebben gevraagd. In sommige provincies hebben zij meer dan 90 % en elders minder dan 70 % gevraagd, wat dat gemiddelde van 82 % oplevert.

Dans quelques mois, La Poste sera capable de livrer les 82 %; autant de clients seront contents et 18 % mécontents. Or, l'État paie pour cela et le privé quitte de plus en plus le marché, vu la non-rentabilité de ce secteur. Nous payons donc pour qu'il n'y ait que 18 % de mécontents. Ce n'est pas tenable à l'avenir.

Over een paar maanden zal De Post in staat zijn om die 82 % te bedienen waardoor een even groot percentage klanten tevreden zal zijn. 18 % klanten zal ontevreden zijn. Daarvoor betaalt de Staat, en de privé-sector trekt zich steeds meer van die markt terug omdat die sector niet rendabel is. Wij betalen dus om ervoor te zorgen dat er slechts 18 % ontevreden klanten zijn. Voor de toekomst is dit niet houdbaar.

J'ai dit à La Poste qu'elle devait négocier avec les éditeurs pour garantir les 100 %.

Ik heb De Post gezegd dat zij met de uitgevers moest onderhandelen om de uitreiking voor 100 % te waarborgen.

Si nécessaire, l'Etat, La Poste et les éditeurs devront payer pour atteindre 100 % de distribution. Les journaux représentent la plus grande part de la dotation à La Poste. Nous devons revoir le système car je n'ai pas envie de payer 100 millions d'euros par an pour recevoir des plaintes. Ce sera donc tout ou rien ! Dans les mois qui viennent, nous devons atteindre les 100 %.

08.03 Eric Massin (PS): Entre le moment où j'ai posé ma question et la réponse, la presse a évoqué la faculté d'arriver à 100 % de distribution avant 7 heures 30. Cela peut être intéressant, mais il faut savoir qui va payer: l'Etat? La Poste? Les éditeurs eux-mêmes?

Je suppose que cela doit faire l'objet de négociations avec les éditeurs de journaux et La Poste. En matière de distribution, des disparités existent: en certains endroits, les journaux sont distribués par Deltamedia; en d'autres, par La Poste elle-même. Georoute a des conséquences quand c'est La Poste qui distribue mais quand c'est Deltamedia, les influences sont différentes.

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Les syndicats sont en situation très difficile par rapport à l'accord conclu sur la réduction du temps de travail. La Poste a dit qu'elle comprenait leur demande d'exécuter l'accord, même s'il est impossible pour la direction d'y satisfaire et qu'elle était ouverte à la discussion au sujet des garanties en termes d'emplois, notamment au sujet de la distribution des journaux.

Si on veut que l'Etat ne paie rien, Deltamedia peut être chargée de cette tâche. L'objectif est d'opérer une répartition entre La Poste et Deltamedia et de sauver ainsi une partie des emplois à La Poste. La discussion est très compliquée. Il n'est peut-être pas très correct de mettre cela en balance, mais si cela permet d'avancer...

Les éditeurs, eux, disent qu'ils ne sont pas intéressés par une distribution en temps voulu mais, lorsqu'il y a des retards, ils sont furieux ! Il faudra donc encore parcourir un long chemin en vue d'atteindre un accord mais j'espère que le système pourra être mis en place en avril ou mai.

L'incident est clos.

Indien nodig zullen de Staat, De Post en de uitgevers moeten betalen om een bestellingspercentage van 100% te bereiken. De krantenbezorging is goed voor het grootste deel van de dotatie van De Post. We moeten dat systeem herzien, want ik heb hoegenaamd geen zin om 100 miljoen euro per jaar te betalen en dan achteraf klachten te ontvangen. Het wordt alles of niets! In de komende maanden moeten we de 100% halen.

08.03 Eric Massin (PS): Nadat ik mijn vraag had ingediend, maar nog vóór ik uw antwoord kreeg, meldde de pers dat het eventueel mogelijk zou zijn een bestellingspercentage van 100% te halen vóór 7.30 uur. Dat kan interessant zijn, maar dan moet duidelijk zijn wie dat zal betalen: de overheid, De Post, of de uitgevers zelf?

Ik neem aan dat daarover onderhandeld moet worden met de krantenuitgevers en De Post. De bezorging gebeurt niet overal op dezelfde manier: op sommige plaatsen staat Deltamedia in voor de krantenbezorging, elders bezorgt De Post zelf de kranten. In het laatste geval zal Georoute gevolgen hebben, maar als Deltamedia de kranten bestelt, spelen er andere factoren.

08.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De vakbonden zitten in een lastig parket in verband met de overeenkomst over arbeidstijdverkortung. De Post heeft gezegd dat zij hun verzoek om het akkoord uit te voeren kan begrijpen, ook al kan de directie het onmogelijk inwilligen, en dat zij wil praten over garanties inzake de werkgelegenheid, meer bepaald bij de krantenbezorging.

Als men wil dat de Staat niets betaalt, kan Deltamedia met die opdracht worden belast. Het is de bedoeling een en ander te verdelen onder De Post en Deltamedia, en op die manier een deel van de werkgelegenheid bij De Post te redden. Het is een uiterst ingewikkelde discussie. Het is misschien niet helemaal correct om dat tegen elkaar af te wegen, maar als dat de zaak vooruithelpt ...

De uitgevers beweren dat een tijdige bestelling hen niet echt interesseert, maar ze reageren wel woedend als er vertragingen zijn! We zijn er dus nog lang niet uit, en er zal nog heel wat water door de rivier stromen eer er een akkoord is, maar ik hoop dat het systeem tegen april of mei operationeel zal zijn.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travailleurs avec un contrat de durée déterminée de La Poste" (n° 3944)

09.01 Eric Massin (PS): La Poste a obtenu une dérogation lui permettant de porter de quatre à cinq le nombre de contrats à durée déterminée qu'elle peut conclure avec ses employés.

Cette dérogation arrivant à terme d'ici peu, quelle sera la position de l'entreprise quant à la prolongation ou non des contrats? Seront-ils transformés en contrats à durée indéterminée? Dans la négative, quelles mesures concrètes seront-elles prises pour accompagner les travailleurs en fin de contrat? Combien de personnes sont-elles concernées?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le nombre de personnes concernées s'élève à 855.

Ces personnes se sont vu offrir un contrat à durée indéterminée, sauf en cas d'évaluation négative. A partir du 1^{er} novembre, un grand nombre de ces contrats seront ainsi prolongés. Je n'en connais pas le nombre exact. Pour ceux – une minorité – pour lesquels ce ne sera pas le cas, un programme d'accompagnement individuel de remise au travail est prévu, ce qui est exceptionnel pour des personnes employées sous contrat à durée déterminée.

L'incident est clos.

10 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la future desserte ferroviaire suburbaine de la région d'Anvers" (n° 4026)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Lorsque toutes les nouvelles voies reliant Anvers et Berchem ainsi que le tunnel ferroviaire sous-terrain à Anvers seront en service, la capacité d'Anvers-Central doublera et la banlieue anversoise pourra être desservie.

Quand ces travaux seront-ils terminés? Dans quelle mesure nourrissez-vous l'ambition de faire bénéficier la banlieue d'une desserte ferroviaire? Préparez-vous cette desserte? Anvers sera-t-elle également dotée de matériel RER spécifiquement

09 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de contracten van bepaalde duur bij De Post" (nr. 3944)

09.01 Eric Massin (PS): De Post heeft een afwijking verkregen waardoor zij vijf in plaats van vier overeenkomsten voor bepaalde duur met haar werknemers kan sluiten.

Welke houding zal het bedrijf aannemen betreffende het al dan niet verlengen van de overeenkomsten wanneer die afwijkingsmaatregel binnenkort ten einde loopt? Zullen ze in overeenkomsten voor onbepaalde duur omgezet worden? Zo neen, welke concrete maatregelen zullen genomen worden om de werknemers wier overeenkomst ten einde loopt, bij te staan? Hoeveel mensen zijn daarbij betrokken?

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het gaat om 855 werknemers.

Die personen werd een overeenkomst van onbepaalde duur aangeboden, behalve in geval van ongunstige beoordeling. Zo zullen veel van die overeenkomsten vanaf 1 november verlengd worden. Het precieze aantal ervan is mij niet bekend. Voor degenen van wie de overeenkomst niet wordt verlengd – een minderheid – wordt in een individueel begeleidingsprogramma voorzien om hen aan een andere baan te helpen, wat uitzonderlijk is voor personen met een overeenkomst van bepaalde duur.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomstige voorstedelijke treinbediening voor de Antwerpse regio" (nr. 4026)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Wanneer alle nieuwe sporen tussen Antwerpen en Berchem en de spoortunnel onder Antwerpen zullen functioneren, zal de capaciteit van Antwerpen-Centraal verdubbelen. Dan komt er ruimte voor de voorstedelijke treinbediening.

Wanneer zullen de werken gedaan zijn? Hoe groot is de ambitie om in een voorstedelijke treinbediening te voorzien? Wordt dat voorbereid? Krijgt Antwerpen ook GEN-materieel dat specifiek is afgestemd op de korte afstand? Wordt met De Lijn overlegd om alle voorstedelijk openbaar vervoer op

adapté aux courtes distances ? Vous concertez-vous avec De Lijn pour harmoniser tous les transports en commun qui desservent la banlieue ? Combien de trains emprunteront le tunnel ferroviaire ? Il me revient que ni les omnibus de la ligne 12 ni le train IR Essen-Anvers ne passeraient par ce tunnel. Est-ce exact ?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Fin 2006, la nouvelle offre deviendra réalité. On n'en a pas encore précisé exactement la nature mais elle consistera pour l'essentiel en deux éléments : une offre interurbaine supérieure et un plus grand nombre d'omnibus. En 2008, nous évaluerons s'il est nécessaire de doter Anvers d'un nouveau matériel RER. Le réseau de l'agglomération anversoise a un rayon de 30 km et compte beaucoup plus d'arrêts que le réseau parisien ou londonien. Je doute fort que les voyageurs veuillent rester debout dans une rame de métro sur des distances aussi longues. Pour Anvers, nous prévoyons une solution ferroviaire spécifique avec des places assises et nous comptons laisser plus de temps aux voyageurs pour monter dans les rames ou en descendre. Je suis déterminé à lancer le RER mais je réclame une évaluation rapide parce que je ne suis pas convaincu que les clients réagiront positivement.

Nous devons conclure des arrangements avec De Lijn. Nous ferons rouler sur chaque ligne plusieurs omnibus à une cadence d'au moins une toutes les heures et ces omnibus devront offrir des correspondances avec le réseau De Lijn.

La SNCB n'a pas encore terminé d'examiner l'offre pour décembre 2006. De nombreux scénarios sont envisageables. En tout cas, le plus grand nombre de voyageurs doit pouvoir bénéficier de la nouvelle infrastructure. La SNCB espère que tous les trains circulant au nord d'Anvers pourront emprunter le tunnel ferroviaire. C'est du moins une option à considérer sérieusement car elle permettra de faire gagner du temps aux voyageurs à destination d'Anvers-Central.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Que tous les trains en provenance du nord puissent emprunter le tunnel ferroviaire est une bonne chose. Je comprends les arguments avancés par le ministre contre le matériel RER, mais une desserte rapide au moyen de trains omnibus n'est pas non plus idéale. Il convient d'examiner s'il peut être recouru à des trains plus rapides, qui peuvent également s'arrêter et repartir plus rapidement, et si ces derniers peuvent constituer une solution de rechange au transport automobile.

elkaar af te stemmen? Hoeveel treinen zullen door de spoortunnel rijden? Naar verluidt zullen de stoptreinen op lijn 12 en de IR Essen-Antwerpen niet door de spoortunnel gaan. Klopt dat?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Eind 2006 zal het nieuwe aanbod er zijn. Het is nog niet precies bepaald. Het zal gebaseerd zijn op een groter interstedelijk aanbod en meer stoptreinen. We zullen in 2008 evalueren of er nieuw GEN-materiaal nodig is in Antwerpen. Het grootstedelijk net rond Antwerpen reikt tot 30 km ver en telt veel meer stopplaatsen dan Parijs of Londen. Ik betwijfel dat de mensen over zo'n afstand willen rechtstaan in een metrostel. Wij voorzien voor Antwerpen in een typische spooroplossing met zitplaatsen en een langere tijd voor het in- en uitstappen. Ik wil het GEN starten, maar verwacht heel gauw een evaluatie omdat ik niet overtuigd ben dat de klanten positief zullen zijn.

We moeten afspreken met De Lijn. Op iedere spoorlijn komen verschillende stoptreinen, minstens één per uur. Die moeten aansluiten op De Lijn.

De NMBS discussieert nog over het aanbod voor december 2006. Er zijn vele scenario's mogelijk. In elk geval moeten zoveel mogelijk reizigers kunnen genieten van de nieuwe infrastructuur. De NMBS hoopt dat alle treinen ten noorden van Antwerpen door de spoortunnel zullen kunnen rijden. Dat is althans de optie, want het levert tijdswinst op naar Antwerpen Centraal.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is positief dat alle noordelijke treinen door de spoortunnel zullen rijden. Ik begrijp de argumentatie van de minister tegen het GEN-materieel, maar een snelle bediening via stoptreinen is ook niet ideaal. Er moet worden onderzocht of snellere treinen, die ook sneller kunnen stoppen en terug vertrekken, mogelijk zijn en een alternatief kunnen vormen voor het autovervoer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15h.48.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.48 uur.