



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

21-03-2005

Après-midi

maandag

21-03-2005

Namiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le fret ferroviaire" (n° 5753)	1	- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vrachtvervoer per spoor" (nr. 5753)	1
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'aide publique accordée à la division fret de la SNCF" (n° 5865)	1	- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overheidssteun voor de vrachtdivisie van de SNCF" (nr. 5865)	1
<i>Orateurs:</i> Patrick De Groote, Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Patrick De Groote, Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le report éventuel de la restructuration de la SNCB" (n° 5864)	3	Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het mogelijke uitstel in de herstructurering van de NMBS" (nr. 5864)	3
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la possibilité de téléphoner via son branchement ADSL" (n° 5769)	4	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheid via de ADSL-aansluiting te telefoneren" (nr. 5769)	4
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des bureaux de poste" (n° 5778)	5	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren" (nr. 5778)	5
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la communication externe des 3 sociétés qui composent la SNCB" (n° 5817)	6	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de externe communicatie van de drie vennootschappen die samen de NMBS vormen" (nr. 5817)	6
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Interpellation et question jointes de	6	Samengevoegde interpellatie en vraag van	6
- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation d'ABX" (n° 5818)	6	- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie van ABX" (nr. 5818)	6
- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et	6	- de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste	6

ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le dossier ABX" (n° 551)

Orateurs: **François Bellot, Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het dossier ABX" (nr. 551)

Sprekers: **François Bellot, Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Motions

10

Moties

10

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la dette de la SNCB" (n° 5819)

10

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evolutie van de schulden van de NMBS" (nr. 5819)

10

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

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne Athus-Meuse" (n° 6062)

12

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de lijn Athus-Meuse" (nr. 6062)

12

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

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Questions jointes de

14

Samengevoegde vragen van

14

- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le maintien de la ligne 42 en tant que liaison ferroviaire internationale" (n° 5839)

14

- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het behoud van spoorlijn 42 als internationale treinverbinding" (nr. 5839)

14

- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression éventuelle de la ligne ferroviaire internationale 42" (n° 5948)

14

- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijke afschaffing van de internationale spoorlijn 42" (nr. 5948)

14

Orateurs: **Joseph Arens, André Frédéric, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Sprekers: **Joseph Arens, André Frédéric, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la place du Comité consultatif des usagers dans la nouvelle structure du Groupe SNCB" (n° 5961)

16

Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plaats van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in de nieuwe structuur van de NMBS-Groep" (nr. 5961)

16

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

Sprekers: **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Joseph Arens**

Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travaux à réaliser sur la ligne 37" (n° 6002)

16

Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uit te voeren werken op lijn 37" (nr. 6002)

16

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

Sprekers: **André Frédéric, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises

17

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

17

publiques sur "le trajet SNCB entre Charleroi et Bruxelles" (n° 6049)

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

Overheidsbedrijven over "de treinverbinding tussen Charleroi en Brussel" (nr. 6049)

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

Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la possibilité de faire rouler des trains luxembourgeois sur la ligne 165 entre Virton, Athus et Arlon" (n° 6120)

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

17 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheid Luxemburgse treinen te laten rijden op lijn 165 tussen Virton, Athus en Aarlen" (nr. 6120)

Sprekers: **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction éventuelle du Light Rail sur certaines lignes de la SNCB" (n° 6100)

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

18 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheid om op bepaalde NMBS-lijnen van light rail gebruik te maken" (nr. 6100)

Sprekers: **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne 166 Dinant-Bertrix" (n° 6102)

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

19 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van lijn 166 Dinant-Bertrix" (nr. 6102)

Sprekers: **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de Belgacom relatifs au call center situé à Alost" (n° 6131)

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

20 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen met betrekking tot het call center van Belgacom in Aalst" (nr. 6131)

Sprekers: **Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les recommandations du médiateur de la SNCB" (n° 6132)

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

21 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanbevelingen van de ombudsman van de NMBS" (nr. 6132)

Sprekers: **Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

LUNDI 21 MARS 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 21 MAART 2005

Namiddag

La discussion des questions et de l'interpellation commence à 16h.01 sous la présidence de M. Jan Mortelmans.

01 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le fret ferroviaire" (n° 5753)
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'aide publique accordée à la division fret de la SNCF" (n° 5865)

01.01 Patrick De Groote (N-VA): Selon Eurostat, le transport de marchandises par chemin de fer a nettement diminué entre 1990 et 2003. Et dans ce domaine, la Belgique fait partie des plus mauvais élèves de la classe européenne. Le transport international de marchandises ayant été libéralisé, la SNCB devra affronter la concurrence à compter du 1^{er} janvier 2007. En matière de transport de voyageurs, en revanche, 2004 a été pour notre pays une année record. On attribue cette performance à la politique tarifaire de la SNCB. Pourquoi, dès lors, mène-t-on pour le transport de marchandises une politique tarifaire différente, apparemment beaucoup moins attrayante? Aux yeux des entreprises de transbordement flamandes, le rail fait piètre figure en termes de flexibilité et de fiabilité. Comment le ministre compte-t-il s'y prendre pour résoudre ce problème? Sera-t-il prévu dans le prochain contrat de gestion que l'objectif à atteindre désormais est une augmentation du transport de marchandises? Le ministre pense-t-il disposer d'une marge de manœuvre budgétaire suffisante pour mener une

De vragen en interpellaties vangen aan om 16.01 uur. Voorzitter : de heer Jan Mortelmans.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vrachtrvvervoer per spoor" (nr. 5753)
- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overheidssteun voor de vrachtdivisie van de SNCF" (nr. 5865)

01.01 Patrick De Groote (N-VA): Volgens Eurostat is het vrachtrvvervoer per spoor tussen 1990 en 2003 flink teruggelopen. België behoort ter zake tot de slechtst presterende landen in Europa. Het internationale vrachtrvtransport is geliberaliseerd waardoor de NMBS vanaf 1 januari 2007 concurrentie krijgt. Bij het reizigersrvvervoer in België daarentegen was 2004 een recordjaar. Men wijt dit aan de tarievenpolitiek. Waarom voert men bij het vrachtrvverkeer dan een andere, blijkbaar veel minder aantrekkelijke tarievenpolitiek? Bij Vlaamse verladers scoort het spoor slecht inzake flexibiliteit en betrouwbaarheid. Hoe wil de minister dit oplossen? Streeft het volgende beheerscontract een stijging van het vrachtrvvervoer na? Ziet de minister budgettaire ruimte voor een fiscaal voordeliger beleid voor vrachtrvvervoer per spoor?

politique fiscalement plus avantageuse pour le transport ferroviaire de marchandises?

01.02 Guido De Padt (VLD): La Commission européenne a marqué son accord sur une aide financière publique en faveur de la division du fret du groupe ferroviaire français SNCF. Voilà qui est étrange, étant donné que la concurrence est libre pour le transport ferroviaire de fret depuis début 2003.

Notre gouvernement envisage-t-il de contester cette décision pour cause de distorsion potentielle de la concurrence? L'aide publique française porte-t-elle préjudice à la position de marché de B-Cargo ?

01.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Les années nonante n'ont en effet pas été faciles pour le transport de marchandises. Le transport de produits sidérurgiques a toujours constitué pour nous un point fort mais lorsqu'une restructuration s'opère dans ce secteur, le volume du transport s'en ressent inévitablement à la baisse. Le transport de conteneurs a toutefois assez fortement progressé dans l'intervalle.

La qualité est généralement perçue plus favorablement par les usagers que par les non-usagers. Les clients comprennent que le triage des trains de marchandises est une activité peu flexible qui demande du temps.

Dans un petit pays, il est quasiment impossible de faire en sorte que le transport intérieur soit rentable. Il faut d'ailleurs manier les chiffres avec prudence : le transport de marchandises néerlandais enregistre certes une augmentation mais il est toujours à la traîne par rapport à chez nous. En 2004, notre volume a du reste augmenté également, ce qui constitue un constat important à la lueur de la restructuration globale. Si la croissance économique se révèle légèrement inférieure en 2005 par rapport à l'an dernier, nous devrons peut-être tenir compte d'une légère diminution du volume.

Quant à la politique de prix, je n'ai pas grand-chose à dire dans une économie de marché libre. Tous les contrats sont aujourd'hui renégociés pour être adaptés à ces conditions de marché.

Le fret est un secteur non subsidié sur le marché libre. Nous avons soumis aux instances européennes un projet d'arrêté royal dans le cadre duquel nous proposons un système de subsides pour le transport intermodal intérieur. Nous

01.02 Guido De Padt (VLD): De Europese Commissie gaat akkoord met een financiële overheidsinjectie voor de vrachtdivisie van de Franse spoorweggroep SNCF. Dit is vreemd, want sedert begin 2003 bestaat er voor vrachtvervoer per spoor vrije concurrentie.

Overweegt onze regering om wegens mogelijke concurrentievervalsing bezwaar aan te tekenen tegen deze beslissing? Ondermijnt de Franse overheidssteun de marktpositie van B-Cargo?

01.03 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De jaren negentig waren voor het vrachtvervoer inderdaad geen gemakkelijke jaren. We zijn altijd sterk geweest in het vervoer van staalproducten, maar als die sector dan herstructureert, daalt onvermijdelijk het transportvolume. Ondertussen groeide echter het vervoer van containers nogal sterk.

De perceptie van de kwaliteit is bij gebruikers meestal beter dan bij niet-gebruikers. Klanten hebben er begrip voor dat het rangeren van goederentreinen nu eenmaal een weinig flexibele en tijdrovende bezigheid is.

In een klein land is het haast onmogelijk om binnenlands vervoer te laten renderen. Men moet trouwens oppassen met cijfers: het Nederlandse vrachtvervoer stijgt wel, maar het ligt nog altijd achter op het onze. In 2004 is ons volume trouwens ook gestegen, wat een belangrijke vaststelling is in het licht van de hele herstructurering. Als de economische groei in 2005 wat lager zou liggen dan vorig jaar, moeten we misschien rekening houden met een lichte volumedaling.

Over de prijzenpolitiek heb ik weinig in de pap te brokken in een geliberaliseerde markt. Over elk contract wordt momenteel opnieuw onderhandeld om het aan die vrije markt aan te passen.

Vrachtvervoer is op de vrije markt een niet-gesubsidieerde sector. We hebben aan Europa een ontwerp van KB voorgelegd, waarbij we een subsidieregeling voor binnenlands intermodaal vervoer voorstellen. We rekenen op een spoedig

espérons obtenir rapidement l'accord de l'Europe.

Europees fiat.

La SNCF française a en effet obtenu une aide de 1,5 millions d'euros assortie de conditions: elle doit réduire son activité de transport de marchandises, ouvrir anticipativement les frontières et libérer davantage de voies pour la concurrence. Nous n'avons pas émis d'objection à cette aide puisque c'est ainsi un vaste marché qui s'ouvre aussi à nous.

De Franse SNCF heeft inderdaad 1,5 miljoen euro steun gekregen, maar daar zijn voorwaarden aan verbonden: de maatschappij moet haar goederenactiviteit inkrimpen, de grenzen vervroegd openstellen en meer rijpaden vrijmaken voor de concurrentie. We hebben geen protest aangetekend tegen die steun, omdat er zo voor ons ook een grote markt opengaat.

Le prochain contrat de gestion fixera comme objectif une augmentation du transport de marchandises – 25 pour cent en dix ans – mais ne prévoira rien en ce qui concerne la politique des prix, tout simplement parce que nous n'y avons pas notre mot à dire.

Het volgende beheerscontract zal een verhoging van het goederentransport als doelstelling vooropzetten – 25 procent op tien jaar -, maar over de prijzenpolitiek zal het niets zeggen, eenvoudig omdat we daarover niets te zeggen hebben.

01.04 Patrick De Groote (N-VA): Une augmentation du transport ferroviaire des conteneurs permettrait de libérer quelque peu le réseau qui est très encombré. J'espère donc obtenir le feu vert européen pour obtenir des subsides intermodaux.

01.04 Patrick De Groote (N-VA): Meer containervervoer via het spoor kan het dichtgeslibde wegennet weer wat vrijer maken. Ik hoop dus ook op een Europees fiat voor intermodale subsidies.

01.05 Guido De Padt (VLD): Si les subventions françaises ouvrent les portes du marché français à B-Cargo, nous sommes rassurés.

01.05 Guido De Padt (VLD): Als de Franse subsidies helpen om B-Cargo meer armslag te geven op de Franse markt, zijn we gerustgesteld.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le report éventuel de la restructuration de la SNCB" (n° 5864)

02 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het mogelijke uitstel in de herstructurering van de NMBS" (nr. 5864)

02.01 Guido De Padt (VLD): Le syndicat socialiste CGSP exige que la restructuration de la SNCB soit suspendue pour un an, estimant qu'elle contribuerait à provoquer le chaos sur le terrain. La CGSP n'est dès lors pas disposée à entamer les négociations sur une nouvelle phase de restructurations.

02.01 Guido De Padt (VLD): De socialistische vakbond ACOD eist dat de herstructurering van de NMBS een jaar wordt opgeschort. Ze zou zorgen voor chaos op het terrein, waardoor de ACOD niet bereid is om te onderhandelen over een nieuwe herstructureringsronde.

Il a néanmoins été décidé de fractionner le plan d'entreprise Move 2007: trois mille emplois devraient disparaître fin 2005 et les négociations reprendraient ensuite en vue de la poursuite de l'assainissement et d'une rentabilisation de la en 2007.

Nochtans werd beslist om het ondernemingsplan Move 2007 op te splitsen: tegen eind 2005 zouden drieduizend werknemers afvloeien, waarna opnieuw zou onderhandeld worden over verdere sanering om rentabiliteit tegen 2007 te realiseren.

Selon les résultats annuels de 2004, le redressement opérationnel de la SNCB se passe comme prévu mais les objectifs de 2007 sont encore bien loin d'être atteints.

Uit de jaarresultaten 2004 blijkt dat het operationeel herstel bij de NMBS op schema zit, maar er is nog een lange weg af te leggen om de doelstellingen tegen 2007 te bereiken.

Le ministre est-il informé de l'agitation et du chaos

Heeft de minister weet van onrust en chaos bij de

qui règnent à la SNCB ? Quelle position adopte-t-il ? A-t-il toujours l'intention de négocier une seconde phase d'assainissements à l'automne 2005 ? Soutient-il toujours le plan Move, qui prévoit la suppression de dix mille emplois d'ici à 2007 ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): J'ai également pris connaissance des préoccupations de la CGSP et je puis en partie comprendre son point de vue. Les entreprises publiques connaissent une période de transition et, pour beaucoup, la vitesse à laquelle s'opère cette transition est très élevée. Le personnel doit encore s'adapter.

Les plans arrêtés notamment pour la SNCB et La Poste ont bien été mis en œuvre cette année, ce qui n'a pas toujours été le cas par le passé. Lors de la conclusion de l'accord, il a été insuffisamment tenu compte de ce que les plans seraient intégralement mis en œuvre. En outre, le régime de départ a rencontré plus de succès que prévu, ce qui a suscité l'émoi.

Nous devons toutefois poursuivre l'assainissement. La deuxième phase sera difficile mais il n'y a pas d'autres solutions. Nous devons préciser clairement les hypothèses de départ. La SNCB doit être débarrassée de ses dettes pour 2008, quel que soit le nombre d'emplois à supprimer à cet effet. La section cargo devra pouvoir affronter la concurrence sur le marché libre, sinon d'autres emplois seront encore perdus. J'espère que nos interlocuteurs se montreront raisonnables.

02.03 Guido De Padt (VLD): Il est inhabituel que des changements surviennent aussi rapidement en Belgique ; les citoyens n'y sont pas accoutumés. Quoi qu'il en soit, je me réjouis de la vision du ministre. Il estime lui aussi que la restructuration doit être une réalité d'ici à 2008, de manière à assurer à la SNCB une position concurrentielle forte sur un marché libéralisé. La SNCB peut compter sur le soutien du ministre pour s'atteler à son assainissement sans qu'il en résulte un bain de sang social pour autant.

L'incident est clos.

03 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la possibilité de téléphoner via son branchement ADSL" (n° 5769)

03.01 François Bellot (MR): Belgacom envisage de permettre à ses clients de téléphoner via le

NMBS? Wat is het standpunt van de minister? Blijft hij bij zijn voornemen om in het najaar van 2005 over een tweede saneringsronde te onderhandelen? Blijft de minister het Move-plan steunen, waardoor er tegen 2007 tienduizend banen moeten verdwijnen?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Ik heb de bekommernissen van het ACOD ook gelezen en ik heb voor een deel begrip voor hun standpunt. De overheidsbedrijven zijn in transitie en de snelheid waarmee dit gebeurt, ligt voor velen erg hoog. De mensen moeten zich nog aanpassen.

De plannen die voor onder meer de NMBS en de Post werden gemaakt, werden dit jaar effectief uitgevoerd, wat in het verleden niet altijd het geval was. Bij het afsluiten van het akkoord hield men er te weinig rekening mee dat de plannen in hun totaliteit zouden worden uitgevoerd. Bovendien heeft de uitstapregeling meer opgeleverd dan verwacht, waardoor er onrust is ontstaan.

Toch moeten we verder gaan met de sanering. De tweede ronde zal moeilijk zijn, maar het kan niet anders. We moeten onze uitgangspunten duidelijk stellen. Tegen 2008 moet de NMBS uit de schulden zijn, ongeacht het aantal jobs dat daarvoor moet sneuvelen. De afdeling cargo moet kunnen concurreren op de vrije markt, anders zullen er nog meer jobs verloren gaan. Ik verwacht dat onze gesprekspartners zich redelijk zullen opstellen.

02.03 Guido De Padt (VLD): Het is ontypisch voor België dat veranderingen zo vlug gebeuren; de mensen zijn dat niet gewoon. Ik ben alleszins tevreden met de visie van de minister. Ook hij is van oordeel dat tegen 2008 de herstructurering een feit moet zijn om de NMBS een sterke concurrentiepositie te bezorgen op een geliberaliseerde markt. De NMBS kan op de steun van de minister rekenen om werk te maken van de sanering, zonder een sociaal bloedbad evenwel.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheid via de ADSL-aansluiting te telefoneren" (nr. 5769)

03.01 François Bellot (MR): Belgacom overweegt haar klanten de mogelijkheid te bieden via de

branchement ADSL. Quelles sont la puissance et la vitesse de transfert de données minimales indispensables pour pouvoir utiliser cette faculté de téléphoner par ADSL et comment va-t-on facturer ce service ?

03.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): En fait, Belgacom ne propose pas encore ce système et ce n'est qu'après un test technique - qui a commencé le 15 mars - qu'une décision sera prise quant au lancement d'un tel service. Le « Voice over IP » qui permet ce système nécessite quelque 40 kilobytes/seconde. Aucune décision n'a été prise jusqu'ici quant à la facturation.

L'incident est clos.

04 **Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des bureaux de poste" (n° 5778)**

04.01 **François Bellot** (MR): Nous avons visité plusieurs points de contact Poste. Peu de temps après, nous avons appris que le plan stratégique 2005-2009 de La Poste prévoirait la fermeture d'une part importante des bureaux de poste, particulièrement ceux qui présentent un déficit d'exploitation important. Comment pourra-t-on s'assurer que le bureau de poste fermé sera remplacé par une activité postale développée non loin du bureau existant ? Que se passera-t-il en cas d'absence de partenaire ? Est-il envisagé de multiplier le nombre de points de contact Poste ? La Poste envisage-t-elle à l'issue de l'expérience pilote de revoir sa position par rapport au courrier à expédier à l'étranger ?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Des tests sont en cours. Un point de contact Poste peut être ouvert en remplacement d'un bureau mais on ne peut pas supprimer deux bureaux pour n'en ouvrir qu'un seul. Il faut conserver 1.300 bureaux de poste.

Sans cela, il ne faut pas commencer la réforme.

La deuxième condition, c'est de chercher pour le personnel des solutions adaptées. C'est une opération majeure mais elle n'est pas si importante si l'on compare le nombre de personnes concernées – 130 - au nombre global de membres du personnel de La Poste.

Il faudra bien entendu des points de contact partout, comme le précise le contrat de gestion.

ADSL-aansluiting te bellen. Welk minimaal vermogen en welke overdrachtsnelheid van gegevens zijn vereist om via ADSL te kunnen telefoneren en hoe zal deze dienst worden gefactureerd?

03.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Belgacom biedt dit systeem eigenlijk nog niet aan en een beslissing over het lanceren van een dergelijke dienst zal pas worden genomen na het beëindigen van een technische test die op 15 maart werd gestart. Het "Voice over IP"-systeem vereist 40 kilobytes/seconde. Er werd tot nu toe nog geen beslissing genomen wat de facturatie betreft.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren" (nr. 5778)**

04.01 **François Bellot** (MR): We bezochten een aantal PostPunten. Kort daarna vernamen we dat het strategisch plan 2005-2009 van De Post de sluiting van een groot aantal postkantoren in het vooruitzicht stelt, vooral van kantoren met een aanzienlijk exploitatietekort. Hoe kunnen we er zeker van zijn dat in de buurt van het verdwenen postkantoor postactiviteiten zullen worden ontwikkeld? Wat als er geen partner wordt gevonden? Is men van plan meer PostPunten op te richten? Is het mogelijk dat De Post na afloop van het proefproject haar standpunt met betrekking tot de buitenlandse brievenpost herzie?

04.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): De testfase is aan de gang. Ter vervanging van een postkantoor kan een PostPunt worden opgericht, maar twee kantoren kunnen niet door een enkel PostPunt worden vervangen. Er moeten 1.300 postkantoren blijven.

Als die voorwaarde niet vervuld is, hoeft je zelfs niet aan een hervorming te beginnen.

De tweede voorwaarde is dat er aangepaste oplossingen gezocht worden voor het personeel. Dat is een erg belangrijke operatie, maar niet zo'n grootschalige, als je het aantal betrokkenen (130) vergelijkt met het totale personeelsbestand van De Post.

Zoals bepaald in het beheerscontract moeten er uiteraard overal contactpunten komen. Als er geen

Cela veut dire qu'en l'absence de partenaire, il faut trouver autre chose.

Tout le monde a pu constater que l'expérience sur le courrier à l'étranger est un test et qu'il faut en tirer les conclusions. La première d'entre elles est que la poste internationale pourrait faire l'objet de tests avant d'arriver dans les magasins.

04.03 François Bellot (MR): Concernant le nombre de points-contact, je demandais si on envisageait de dépasser largement les 1.300.

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Non, il en faut d'abord 1.300 et on verra ensuite si on peut dépasser ce chiffre.

L'incident est clos.

05 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la communication externe des 3 sociétés qui composent la SNCB" (n° 5817)

05.01 François Bellot (MR): La répartition des activités de la SNCB en trois sociétés suppose une relative autonomie de gestion de la communication. Comment la SNCB compte-t-elle assurer la cohérence dans la communication des options stratégiques retenues dans chacune des entreprises?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Chaque entité doit avoir sa propre communication. C'est le holding qui doit s'assurer de la coordination entre les différentes entités. Je vais tenter de convaincre les trois CEO de travailler de la sorte.

05.03 François Bellot (MR): Comment va-t-on assurer cette concertation ? Va-t-on désigner un porte-parole commun pour les trois sociétés?

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Pas nécessairement. Les trois CEO doivent décider de cela eux-mêmes. Je leur demanderai de se concerter car il s'agit d'une nouvelle manière de travailler et il faut éviter qu'ils réagissent chacun à leur tour.

L'incident est clos.

06 Interpellation et question jointes de

partner is, moeten we dan ook een andere oplossing bedenken.

Iedereen heeft kunnen vaststellen dat het experiment met de buitenlandse post een test was, waaruit lering getrokken moet worden. Een eerste conclusie is dat de internationale post aan een reeks tests kan worden onderworpen voor een en ander in de winkels terechtkomt.

04.03 François Bellot (MR): Zal het aantal contactpunten ruim boven de 1.300 uitstijgen?

04.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Neen, we beginnen met 1.300, en dan zullen we zien of we er meer kunnen openen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de externe communicatie van de drie vennootschappen die samen de NMBS vormen" (nr. 5817)

05.01 François Bellot (MR): De opsplitsing van de activiteiten van de NMBS in drie vennootschappen veronderstelt een relatieve autonomie op het stuk van het communicatiemanagement. Op welke manier zal de NMBS zorgen voor een coherente communicatie met betrekking tot de strategische keuzes die in elk van die vennootschappen worden gemaakt?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Elke entiteit moet instaan voor haar eigen communicatie. Het is de holding die voor de coördinatie tussen de onderscheiden entiteiten moet zorgen. Ik zal trachten de drie CEO's van die aanpak te overtuigen.

05.03 François Bellot (MR): Op welke manier zal dat overleg plaatsvinden? Zal men een voor de drie entiteiten gemeenschappelijk woordvoerder aanwijzen?

05.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Niet noodzakelijk. De drie CEO's moeten daar zelf over beslissen. Ik zal hen vragen overleg te plegen, want het betreft een nieuwe werkwijze en men moet voorkomen dat zij elk om beurt gaan reageren.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde interpellatie en vraag van

- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation d'ABX" (n° 5818)
 - M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le dossier ABX" (n° 551)

- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de situatie van ABX" (nr. 5818)
 - de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het dossier ABX" (nr. 551)

06.01 François Bellot (MR): Le compte 2004 de la SNCB reprend les opérations à hauteur de 400 millions d'euros pour permettre à la SNCB de se désengager de ABX. Combien ABX a-t-il coûté à la SNCB?

06.01 François Bellot (MR): De rekeningen voor 2004 van de NMBS bevatten de verrichtingen ten bedrage van 400 miljoen euro om de NMBS in staat te stellen ABX af te stoten. Hoeveel heeft de pakjesdienst ABX de NMBS uiteindelijk gekost?

06.02 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): L'exercice comptable 2004 de la SNCB présente un déficit de 350,1 millions d'euros, ce qui représente un montant un peu plus important qu'en 2003. Si l'on tient compte du transfert de la filiale ABX à ABX Logistics Worldwide, la SNCB a vu son chiffre d'affaires diminuer de 5,1 pour cent. La dette a augmenté de 641,9 millions d'euros en 2004. Si l'on tient également compte de la dette de la Financière TGV et des dettes hors-bilan, la dette globale s'élève déjà à 9,6 milliards d'euros.

06.02 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Het boekjaar 2004 van de NMBS vertoont een verlies van 350,1 miljoen euro, iets hoger dan het resultaat van 2003. Rekening houdend met de overdracht van het ABX-filiaal naar ABX Logistics Worldwide tekende de NMBS een omzetzaling met 5,1 procent op. De schuld is in 2004 opgelopen tot 641,9 miljoen euro. Met de schuld van het gefuseerde HST Fin en de schulden buiten balans meegerekend bedraagt die schuld nu al in totaal 9,6 miljard euro.

Le résultat d'exploitation et le résultat financier en matière de transport de marchandises sont légèrement plus favorables que par le passé, mais l'impact d'ABX sur ces résultats s'élève déjà à 400 millions d'euros. M. Haek, récemment nommé administrateur délégué de la SNCB Holding, a déclaré il y a peu que la valeur d'ABX était à présent équivalente à zéro. En six ans, ABX a coûté environ 1,2 milliard d'euros à la SNCB. Ce chiffre est impressionnant et entraîne le report de plusieurs investissements.

Inzake het vrachtvervoer zijn zowel het bedrijfsresultaat als het financiële resultaat iets gunstiger dan voorheen, maar de impact van ABX op het resultaat loopt ondertussen al op tot 400 miljoen euro. De kersverse gedelegeerd bestuurder van de NMBS-holding, de heer Haek, verklaarde onlangs dat de waarde van ABX ondertussen tot nul is herleid. Over een periode van zes jaar zal ABX aan de NMBS ongeveer 1,2 miljard euro hebben gekost. Dit is een indrukwekkend cijfer dat het uitstel van een aantal spoorinvesteringen tot gevolg zal hebben.

Qui porte la responsabilité de cette dérive ? Qu'elle ne suscite quasiment pas de réaction politique est pour le moins curieux. Au Sénat, l'ancienne ministre Isabelle Durant se tient coite et semble avoir noué d'excellentes relations avec l'ex-responsable de la SNCB et d'ABX, Etienne Schouppe. Le CD&V est lui aussi muet comme une carpe.

Wie is er verantwoordelijk voor deze ontsporing? Het is vreemd dat er op politiek vlak nauwelijks reactie komt. Voormalig minister Durant doet er in de Senaat het zwijgen toe en lijkt ondertussen beste maatjes geworden te zijn met voormalig NMBS- en ABX-verantwoordelijke Etienne Schouppe. CD&V zwijgt ook in alle talen.

Le ministre Vande Lanotte, quant à lui, s'est toujours érigé en défenseur d'ABX. En juillet 2004, il soulignait encore que la rentabilité de cette entreprise s'améliorait de façon spectaculaire. Et lors de son arrivée à la tête de la SNCB, Karel Vinck, l'ancien administrateur délégué, avait affiché, concernant ABX, un optimisme modéré.

Minister Vande Lanotte heeft zich altijd opgeworpen als verdediger van ABX. In juli 2004 beklemdtoonde hij nog dat de rendabiliteit van het bedrijf spectaculair aan het verbeteren was. Ook voormalig gedelegeerd bestuurder Karel Vinck was bij zijn aantreden gematigd positief over ABX.

Même si ABX est une entreprise publique

Ook al is ABX een autonoom overheidsbedrijf, door

autonome, le gouvernement doit, du fait de la connexion d'ABX avec la SNCB, continuer à suivre ce dossier. Le ministre Vande Lanotte a déjà déclaré que les engagements financiers seraient évidemment respectés mais qu'il fallait arrêter l'hémorragie. Il voulait que tous les départements deviennent rentables et son vœu semble avoir été exaucé, sauf en ce qui concerne la branche française.

L'impact considérable du fiasco ABX sur le budget de la SNCB appelle la désignation d'un responsable. De plus, comment pourrions-nous vendre cette entreprise qui, d'après M. Haek, s'est tellement dépréciée qu'elle ne vaut plus un centime?

06.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): En ce qui concerne ABX, l'analyse est assez facile. L'ambition consistait à créer un groupe logistique. Nous y sommes parvenus. Pour ce faire, des acquisitions ont eu lieu. On peut se demander si celles-ci n'ont pas été payées trop cher. La restructuration n'a pas eu l'effet escompté car nous avons connu une diminution assez importante de la croissance économique en 2001, 2002 et 2003. La SNCB a été trop optimiste quant aux résultats de la restructuration, qui a donc été ralentie.

(*En néerlandais*) D'où le retard. En 2004, ABX Worldwide a enregistré pour la première fois un résultat opérationnel positif. La restructuration et une gestion plus professionnelle permettent aujourd'hui à ABX d'engranger de meilleurs résultats. La rentabilisation est due notamment à la décision de ne pas comptabiliser dans ABX Worldwide les activités françaises qui ont entre temps été vendues. L'assainissement a aujourd'hui largement progressé. Nous pouvons procéder maintenant à la rentabilisation et vendre l'entreprise dans quelques années en réalisant un plantureux bénéfice. C'est une possibilité théorique qui comprend des risques et qui suppose une recapitalisation. Il n'est pas certain que l'Europe donne son feu vert. Nous pouvons aussi chercher à vendre le cinquième groupe logistique en Europe en veillant à nous prémunir contre les risques et en opérant une privatisation totale.

(*En français*) La privatisation semble l'option à prendre. Un investissement permettra à l'entreprise de s'améliorer. Toutefois la vente ne nous rapportera pas énormément. La perte s'élève actuellement à environ 1,2 milliard d'euros.

(*En néerlandais*) Vous me demandez comment on

de link met de NMBS moet de regering dit dossier blijven volgen. Minister Vande Lanotte heeft al verklaard dat de afgesproken bedragen vanzelfsprekend zullen betaald worden, maar dat het dan genoeg is geweest. Zijn eis dat alle afdelingen rendabel moeten worden, lijkt ondertussen - op de Franse poot na - bewaarheid te worden.

De enorme impact die het ABX-avontuur heeft op het budget van de NMBS, eist dat een verantwoordelijke wordt aangewezen. Hoe zal men bovendien dit bedrijf, waarvan de heer Haek al verklaarde dat de waarde tot nul is herleid, proberen te verkopen? Heeft de minister een remedie klaar?

06.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Wat ABX betreft, is de analyse niet echt moeilijk. Men wilde een logistieke groep oprichten. Daar zijn we ook in geslaagd. Te dien einde werden er overnames gedaan. Men kan zich afvragen of daar niet te veel voor betaald werd. De herstructurering heeft niet het verhoopte effect gehad, als gevolg van de vrij grote vertraging van de economische groei in 2001, 2002 en 2003. De NMBS heeft de resultaten van de herstructurering, die dus trager dan verwacht op gang is gekomen, te optimistisch ingeschat.

(*Nederlands*) Daardoor is men later gekomen. Er was voor ABX Worldwide in 2004 voor het eerst een operationeel positief resultaat. Dankzij de herstructurering en professioneler beheer boekt ABX nu betere resultaten. De rentabilisering is er onder meer gekomen door de Franse activiteiten niet in ABX Worldwide op te nemen. Deze zijn inmiddels verkocht. De sanering is nu een heel eind opgeschoten. Ofwel gaan we nu rentabiliseren en de zaak over enkele jaren met veel winst verkopen. Dit is een theoretische mogelijkheid die een risico, alsook een nieuwe kapitalisatie inhoudt. Het is niet zeker of Europa dit aanvaardt. ABX en NMBS kunnen het in elk geval niet zelf doen. Ofwel vinden we nu een koper voor de vijfde logistieke groep in Europa, zorgen we ervoor dat de risico's zijn afgeschermd en voeren we een volledige privatisering door.

(*Frans*) Een privatisering lijkt de beste weg. Dank zij een investering zal het bedrijf beter kunnen werken. De verkoop zal ons echter niet heel veel geld opbrengen. Het verlies loopt momenteel op tot circa 1,2 miljard euro.

(*Nederlands*) Men vraagt hier hoe men iets met een

peut vendre un bien dont la valeur est nulle. La plupart des entreprises présentent une valeur négative lors de leur revente et l'on table sur une amélioration ultérieure. Il importe qu'il n'y ait pas de nouveaux capitaux et qu'il soit définitivement mis fin aux risques.

LA SNCB doit bénéficier d'investissements qui assurent sa croissance. Le prix ne constitue pas l'essentiel à cet égard. Il s'agit à présent des activités centrales, c'est-à-dire les chemins de fer. Il est facile d'affirmer aujourd'hui que de mauvaises décisions ont été prises dans le passé. Seuls ceux qui ne prennent pas de décisions, ne se trompent jamais. Développer un groupe logistique ne constituait pas un mauvais choix, mais le prix payé pour ABX était probablement trop élevé.

06.04 François Bellot (MR): Il a fallu près de trois ans et demi pour obtenir la vraie réponse aux vraies questions. Il faut donc saluer le management et le gouvernement d'avoir voulu mettre à plat une situation problématique. Je me permets tout de même de mettre en cause l'ancien management, où les questions étaient balayées d'un revers de la main, alors que ce que nous soupçonnions s'avère exact.

Le management actuel et le gouvernement se sont employés à restructurer l'entreprise de sorte qu'elle devienne vendable et à donner à la SNCB la capacité de négocier la revente éventuelle d'ABX et de se concentrer à nouveau sur son vrai métier.

L'exemple d'ABX est là pour prouver que chaque entreprise publique doit centrer ses efforts sur son vrai métier.

06.05 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Je m'étonne que le chiffre de 1,2 milliards d'euros ne suscite pas davantage d'émoi. Il s'agit d'une perte très importante, comparable à celle de la Sabena.

ABX est une très grosse entreprise, active dans un marché en croissance importante. Le ministre nous dit qu'elle a réalisé des bénéfices l'an dernier.

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Le résultat a été opérationnellement positif. Il permet de commencer à rembourser les dettes.

06.07 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Le chiffre d'affaire de 2,3 milliards est très modeste. Il n'y a

ni valeur ni valeur. De meeste bedrijven hebben een negatieve waarde bij verkoop. Men hoopt dat er achteraf een verbetering komt. Het is belangrijk dat er geen nieuw kapitaal komt en dat de risico's definitief stoppen.

Er moet in de NMBS worden geïnvesteerd zodat die kan groeien. De prijs is hierbij niet het belangrijkste. Het gaat nu om de *core business* en dat zijn de spoorwegen. Men kan nu makkelijk zeggen dat er in het verleden verkeerde beslissingen zijn genomen. Wie niets beslist, maakt geen vergissingen. De keuze voor de uitbouw van een logistieke groep was niet slecht. De prijs die men voor ABX heeft betaald, is waarschijnlijk wel te hoog geweest.

06.04 François Bellot (MR): Het heeft bijna drie en een half jaar geduurd vooraleer we het echte antwoord op de terechte vragen hebben gekregen. We moeten dus het management en de regering feliciteren omdat ze een probleemsituatie grondig hebben willen evalueren. Toch wil ik het beleid van het vorige management aan de kaak stellen dat de problemen immers weglachte terwijl onze vermoedens uiteindelijk gegrond blijken te zijn.

Het huidige management en de regering hebben zich ingespannen om de onderneming te hervormen zodat ze te koop kan worden aangeboden. Ze hebben er ook voor gezorgd dat de NMBS in een positie verkeert waarin ze over een eventuele herverkoop van ABX kan onderhandelen waarna ze zich opnieuw op haar kernopdrachten zou kunnen concentreren.

Het voorbeeld van ABX illustreert dat elk overheidsbedrijf zich met zijn *core business* moet bezig houden.

06.05 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Het verbaast mij dat iedereen rustig blijft bij deze cijfers van 1,2 miljard euro. Het gaat om een opmerkelijk verlies vergelijkbaar met Sabena.

ABX is een vrij groot bedrijf op een belangrijke groeimarkt. ABX maakte vorig jaar winst, zegt de minister.

06.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het resultaat was operationeel positief. Ze kunnen hiermee de schulden beginnen afbetalen.

06.07 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): De omzet van 2,3 miljard is toch vrij bescheiden. Er is

pour ainsi dire pas eu de progrès depuis 2003. A l'étranger, de telles entreprises croissent beaucoup plus rapidement.

06.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il est difficile d'aller de l'avant dans le cadre d'une restructuration. Mais regarder en arrière n'a aucun sens: je veux résoudre le problème.

06.09 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Je demande qu'on enquête sur les causes de cette dérive et qu'on détermine l'incidence des pertes financières subies. Voilà pourquoi je dépose une motion.

06.10 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Nous n'avons jamais utilisé pour ABX des ressources d'investissement ni des ressources destinées au service public. C'est d'ailleurs pour cette raison que les responsables d'ABX se sont endettés à ce point.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Luc Sevenhans et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Luc Sevenhans et la réponse du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, demande au gouvernement de faire réaliser une enquête pour déterminer les causes des pertes financières d'un montant de 1,2 milliard d'euros dans le dossier ABX et d'en communiquer les résultats au Parlement."

Une motion pure et simple a été déposée MM. Eric Massin, François Bellot, Dylan Casaer et Guido De Padt.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

Président: Dylan Casaer.

07 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution de la dette de la SNCB" (n° 5819)

bijna geen vooruitgang sinds 2003. In het buitenland groeien dergelijke bedrijven veel sterker.

06.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Bij een herstructurering is het moeilijk om vooruit te gaan. Het heeft geen zin om terug te kijken; ik wil de zaak oplossen.

06.09 Luc Sevenhans (Vlaams Belang): Ik vraag een onderzoek hoe het zover is kunnen komen en wat de impact is van het verlies. Ik dien daarom een motie in.

06.10 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er zijn nooit investeringsmiddelen of middelen voor de publieke dienstverlening voor ABX gebruikt. Daardoor precies hebben ze een schuld opgebouwd.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Luc Sevenhans en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Luc Sevenhans en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, vraagt de regering een onderzoek te laten uitvoeren naar de oorzaken van de financiële verliezen ten belope van 1,2 miljard euro in het dossier ABX en de resultaten bekend te maken aan het Parlement."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Eric Massin, François Bellot, Dylan Casaer en Guido De Padt.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

Voorzitter: de heer Dylan Casaer.

07 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evolutie van de schulden van de NMBS" (nr. 5819)

07.01 François Bellot (MR): La dette de la SNCB a augmenté en 2004 de 600 millions d'euros sans compter les soldes négatifs de quelque 1,7 milliard d'euros liés à l'absorption de la financière TGV. Quant au compte 2004, il affiche une perte nette de 352 millions d'euros.

Comment envisagez-vous la stabilisation de la dette de la SNCB ? Le remboursement des charges réclamées par les investisseurs alternatifs va grever le compte de résultat sans accroître la dette, n'est-ce pas là une débudgétisation masquant la hauteur réelle de la dette ?

Comment allez-vous compenser le manque à gagner pour la SNCB de la limitation des tarifs ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La dette pourra encore augmenter jusqu'en 2008. Dans le secteur privé, toutes les entreprises qui doivent investir sont d'ailleurs endettées. L'essentiel, c'est que les résultats permettent le paiement des intérêts sur les dettes.

Toute grande entreprise a des dettes. Quand Belgacom a été cotée en Bourse, le fait qu'elle n'avait pas de dettes était considéré comme négatif, cela signifiait que l'entreprise n'avait pas assez investi dans le passé. Je peux faire la même remarque pour La Poste et BIAC.

L'objectif est fixé à 2008. C'est le résultat opérationnel qui doit s'améliorer et créer la marge, notamment pour pouvoir payer les frais.

Vu qu'il y a trois entreprises maintenant, nos dettes vont aussi augmenter car il faut capitaliser les trois. Quand la Loterie nationale est devenue une société anonyme, nous avons dû investir à concurrence de 50 ou 60 millions d'euros.

Le total des financements nets comprend la dette financière et la dette hors bilan. C'est l'objet d'un rapport mensuel aux organes de gestion et autorités de contrôle de la SNCB en holding. Dans le cadre de la reprise de la dette, ces informations ont été communiquées au SPF Finances.

Outre la dette financière, le montant de 2,7 milliards d'euros de dettes comprend également la dette hors bilan dans la mesure où cette dernière est intégrée à la dette financière sans que le montant total des financements nets en soit augmenté.

07.01 François Bellot (MR): De schuld van de NMBS is in 2004 toegenomen met 600 miljoen euro, zonder rekening te houden met de negatieve saldi van om en bij de 1,7 miljard euro die verband houden met het opsorpen van HST-Fin. In 2004 werd een nettoverlies van 352 miljoen euro geboekt.

Op welke manier zal u de schulden van de NMBS stabiliseren? De terugbetaling van de lasten die door de alternatieve investeerders worden geëist, zal nadelige gevolgen hebben voor de resultaatrekening zonder dat de schuld toeneemt, maar is dat geen debudgettering waarbij de echte omvang van de schuld wordt verdoezeld?

Op welke manier zal u de inkomsten compenseren die de NMBS zal moeten derven door de begrenzing van de tarieven?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De schuld zal nog tot in 2008 mogen stijgen. In de privésector hebben alle bedrijven die moeten investeren trouwens schulden. Het belangrijkste is dat de resultaten het mogelijk maken de rente op de schuld te betalen.

Elk groot bedrijf heeft schulden. Toen Belgacom ter beurse geïntroduceerd werd, had het bedrijf geen schulden en dat werd als een minpunt beschouwd, als een teken dat het bedrijf in het verleden niet genoeg geïnvesteerd had. Dezelfde opmerking geldt voor De Post en BIAC.

Het streefdoel is 2008. De bedrijfsresultaten moeten verbeterd worden en voor de nodige marge zorgen, onder meer om de kosten te kunnen betalen.

Aangezien er nu drie ondernemingen zijn, zullen ook de schulden toenemen, want nu moeten er drie ondernemingen over voldoende kapitaal kunnen beschikken. Toen de Nationale Loterij omgevormd werd tot een naamloze vennootschap, hebben we 50 à 60 miljoen euro moeten investeren.

Het totale bedrag van de netto financiering omvat de financiële schuld en de schuld buiten de balans. Daarover wordt maandelijks gerapporteerd aan de beheersorganen en controle autoriteiten van de NMBS als holding. In het kader van de schuldovername werd die informatie ook doorgegeven aan de FOD Financiën.

Behalve de financiële schuld, omvat het bedrag van 2,7 miljard euro schulden ook de schuld buiten balans, aangezien die deel uitmaakt van de financiële schuld zonder dat het totaal bedrag van de netto financieringen daardoor stijgt.

Nous avons évolué à tous les niveaux puisque le chiffre d'affaires de l'activité voyageurs a augmenté de 7,9% en 2004. Si la SNCB poursuit sur cette voie, son avenir est de bon augure mais je ne peux vous garantir que cela sera pratiquement possible. En maintenant les prix actuels, on assistera à une augmentation de 6% du nombre de voyageurs, et ce pour un revenu de plus de 6%. Actuellement, l'augmentation du nombre de voyageurs est de 6,5%, celle des recettes de 7,9%. De tels résultats ne peuvent être atteints chaque année et nous pouvons raisonnablement espérer une augmentation de l'ordre de 2 à 3%.

Wij zijn op alle niveaus geëvolueerd aangezien de omzet van de reizigersactiviteit in 2004 met 7,9% is toegenomen. Als de NMBS op de ingeslagen weg voortgaat, ziet haar toekomst er goed uit, maar ik kan u niet garanderen dat dat in de praktijk mogelijk zal zijn. Als wij de huidige prijzen handhaven, zal het aantal reizigers met 6% toenemen. Momenteel bedraagt de toename van het aantal reizigers 6,5% en de stijging van de inkomsten 7,9%. Dergelijke resultaten kunnen niet elk jaar worden behaald en wij mogen redelijkerwijze een toename met 2 tot 3% verwachten.

07.03 François Bellot (MR): Pourriez-vous également nous fournir des précisions en ce qui concerne le PPP ?

07.03 François Bellot (MR): Kan u ons meer toelichtingen verstrekken over de PPS?

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Le plan d'investissement s'étend sur quatorze années. Deux ou trois projets existent déjà en vue de répondre aux besoins. La dernière partie du plan sera donc allégée.

07.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het investeringsplan strekt zich uit over veertien jaar. Er bestaan al twee of drie projecten om aan de behoeften te voldoen. Het laatste gedeelte van het plan zal dus worden verlicht.

07.05 François Bellot (MR): Ces investissements apparaîtront-ils dans la dette financière ou figureront-ils uniquement à la rubrique consacrée à la reprise ?

07.05 François Bellot (MR): Zullen die investeringen tot uiting komen in de financiële schuld of zullen zij enkel worden opgenomen in de rubriek met betrekking tot de overname?

07.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Ils seront repris dans la dette financière mais le PPP ne posera pas de problème majeur puisque la fin du plan d'investissement est assez légère et que l'exploitation se chargera du financement.

07.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Zij zullen in de financiële schuld worden opgenomen maar de PPS zal geen grote problemen doen rijzen omdat het einde van het investeringsplan vrij licht uitvalt en de exploitatieafdeling voor de financiering zal instaan.

07.07 François Bellot (MR): Le schéma actuel prévoit de stabiliser le compte d'exploitation en 2008.

07.07 François Bellot (MR): Volgens het huidige schema moet de exploitatierekening in 2008 in evenwicht zijn.

07.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Nous poursuivons effectivement cet objectif.

07.08 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat hopen wij inderdaad te bereiken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne Athus-Meuse" (n° 6062)

08 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de lijn Athus-Meuse" (nr. 6062)

08.01 François Bellot (MR): Le coût de modernisation de la ligne Athus-Meuse représente 225 millions d'euros. A partir du 12 ou du 15 décembre 2004, près de 50% du trafic marchandise de cette ligne a été détourné vers l'Allemagne ou vers la France pour gagner soit

08.01 François Bellot (MR): De modernisering van de lijn Athus-Meuse zal 225 miljoen euro kosten. Vanaf 12 of 15 december 2004 werd bijna 50 procent van het goederenvervoer op die lijn, met de Elzas, Italië of Zwitserland als eindbestemming, via Duitsland of Frankrijk omgeleid. Die landen

l'Alsace soit l'Italie ou la Suisse, parce que ces pays offriraient des sillons ferroviaires de 30% moins coûteux.

Par ailleurs, B-Cargo, qui a remporté le contrat de transport de charbon entre Anvers et la centrale électrique de Creutzwald, aurait détourné les trains à destination de Creutzwald de la ligne Athus-Meuse vers l'axe Mons-Quévy. Il en résulterait que les locomotives T13 circulent aujourd'hui, certaines à vide, sur la ligne Athus-Meuse.

Confirmez-vous les choix opérés par la SNCB ou B-Cargo à propos de la ligne Athus-Meuse? Si oui, qu'est-ce qui les justifie? Est-il exact que les sillons ferroviaires allemands sont moins coûteux que les sillons ferroviaires de la ligne Athus-Meuse? Quelle est la différence de coût en pourcentage de l'acheminement des marchandises entre Anvers et Montzen et entre Anvers et Athus? Le coût d'utilisation de la ligne Athus-Meuse est-il plus élevé, moins élevé ou comparable aux autres lignes? Enfin, le transport de charbon entre Anvers et Creutzwald est-il moins coûteux pour B-Cargo en utilisant la ligne Athus-Meuse et la ligne via Mons-Quévy?

08.02 François Bellot (MR): L'amitié namuro-luxembourgeoise est très forte.

08.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Selon la SNCB, vos informations ne sont pas correctes.

Au 12 décembre 2004, ce ne sont pas 50% du trafic qui ont basculé de la rive gauche vers la rive droite du Rhin, mais environ 20%. Entre-temps, de nouveaux flux ont permis de récupérer plus de la moitié de l'écart.

Le contrat de transport de charbon en question emprunte la ligne Athus-Meuse depuis l'automne 2003. L'honorable membre confond vraisemblablement avec un transport destiné à la cokerie de Carling, lequel transite par Mons-Quévy, et que B-Cargo ramènera sur Athus-Meuse en juin 2005.

Des locomotives circulent effectivement à vide, car les flux sont malheureusement déséquilibrés.

Vous dites que l'Allemagne est moins chère. Cependant, la redevance d'infrastructure est plus coûteuse en Allemagne qu'en Belgique et qu'en France.

zouden immers 30 procent goedkopere spoorverbindingen aanbieden.

Daarnaast zou B-Cargo, dat het vervoerscontract voor steenkool tussen Antwerpen en de elektriciteitscentrale van Creutzwald binnenhaalde, de treinen met bestemming Creutzwald van de lijn Athus-Meuse naar de lijn Bergen-Quévy hebben omgeleid. Daardoor rijden de T13-locomotieven, waarvan sommige leeg zijn, vandaag de dag op de lijn Athus-Meuse.

Bevestigt u de keuzes die de NMBS of B-Cargo met betrekking tot de lijn Athus-Meuse maakte? Zo ja, wat rechtvaardigt die keuzes? Klopt het dat de Duitse spoorverbindingen minder duur zijn dan de lijn Athus-Meuse? Wat is het verschil in kostprijs, uitgedrukt in percentage van het goederenvervoer, tussen Antwerpen en Montzen enerzijds en tussen Antwerpen en Athus anderzijds? Liggen de gebruikskosten voor de lijn Athus-Meuse hoger of lager dan die van de overige lijnen, of zijn ze vergelijkbaar? Zou het vervoer van steenkool tussen Antwerpen en Creutzwald minder duur uitkomen voor B-Cargo indien de lijn Athus-Meuse en de lijn via Bergen-Quévy worden gebruikt?

08.02 François Bellot (MR): De Naams-Luxemburgse vriendschapsband is zeer hecht.

08.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Volgens de NMBS klopt uw informatie niet.

Op 12 december 2004 is ongeveer 20% (en geen 50%) van het verkeer overgegaan van de linkeroever naar de rechteroever van de Rijn. Meer dan de helft van het verschil kon intussen weer teruggewonnen worden dankzij nieuwe vervoersstromen.

Bij het vervoerscontract voor steenkool wordt sinds de herfst 2003 gebruik gemaakt van de lijn Athus-Meuse. Het geachte lid verwacht dit transport waarschijnlijk met een transport voor de cokesfabriek van Carling, dat via Bergen-Quévy rijdt, en dat B-Cargo in juni 2005 opnieuw over de lijn Athus-Meuse zal leiden.

Een aantal locomotieven rijden inderdaad zonder last; de vervoersstromen zijn helaas niet in evenwicht.

U zegt dat Duitsland goedkoper is. De infrastructuurheffing ligt er nochtans hoger dan in België en Frankrijk.

France.

La comparaison entre Anvers-Monzen et Anvers-Athus n'est pas très significative. Ces flux sont destinés à la Suisse ou à l'Italie. En l'occurrence, le contrat a été conclu entre le client et les chemins de fer suisses, qui produisent le service jusqu'à Monzen et recourent à B-Cargo pour le parcours belge. Le choix de l'itinéraire a été fait par le client avec son fournisseur principal pour des raisons économiques et qualitatives.

Le coût de l'utilisation d'une ligne est déterminé selon les critères objectifs ayant force de loi. Aucune discrimination n'est possible.

Votre dernière question est sans objet puisque tout le trafic empruntera l'Athus-Meuse dès juin 2005.

08.04 François Bellot (MR): Si, pendant quelque temps, il a fallu faire circuler des trains par Mons pour justifier deux lignes, tant mieux pour Mons! Et si les trains reviennent en juin 2005 sur l'Athus-Meuse, tant mieux pour l'Athus-Meuse!

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le maintien de la ligne 42 en tant que liaison ferroviaire internationale" (n° 5839)
- M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression éventuelle de la ligne ferroviaire internationale 42" (n° 5948)

09.01 Joseph Arens (cdH): Le nouveau plan voyageurs de la SNCB prévoit de faire passer la ligne 42 du statut de ligne internationale à celui de ligne rurale. Or cette ligne constitue un axe relativement important dans la mobilité entre la Belgique, l'Allemagne et le Luxembourg. De plus, toute une activité s'est créée autour de cette ligne, sur laquelle pourrait être développé le transport de marchandises. Les investissements promis pour 2004 n'ont toujours pas été réalisés alors que cette ligne contribue à un véritable maillage entre Luxembourg et Liège dans le cadre d'une jonction avec les TGV nord-européens.

De vergelijking tussen Antwerpen-Monzen en Antwerpen-Athus gaat niet echt op. Dat transport gaat naar Zwitserland of Italië. In dit geval werd het contract afgesloten tussen de klant en de Zwitserse spoorwegmaatschappij, die de dienst tot Monzen verzorgt en B-Cargo voor het Belgische traject inschakelt. Het traject werd door de klant in overleg met zijn hoofdleverancier gekozen en werd door economische en kwalitatieve redenen ingegeven.

De kostprijs van het gebruik van een lijn wordt bepaald op grond van objectieve redenen die kracht van wet hebben. Er is geen enkele discriminatie mogelijk.

Uw laatste vraag is zonder voorwerp omdat al het transport vanaf juni 2005 via de lijn Athus-Meuse zal gebeuren.

08.04 François Bellot (MR): Indien de treinen gedurende enige tijd via Bergen moesten worden omgeleid om het bestaan van twee lijnen te rechtvaardigen, dan is dat des te beter voor Bergen! En indien de treinen vanaf juni 2005 opnieuw op de lijn Athus-Meuse zullen rijden, dan is dat des te beter voor Athus-Meuse!

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het behoud van spoorlijn 42 als internationale treinverbinding" (nr. 5839)
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijke afschaffing van de internationale spoorlijn 42" (nr. 5948)

09.01 Joseph Arens (cdH): In het nieuwe reizigersplan van de NMBS verliest lijn 42 haar statuut van internationale treinverbinding en wordt ze een landelijke lijn. Nochtans speelt deze lijn een vrij belangrijke rol in het verkeer tussen België, Duitsland en Luxemburg. Bovendien vestigden zich langs deze lijn heel wat bedrijven en kan het goederenverkeer op deze lijn verder worden ontwikkeld. De investeringen die voor 2004 in het vooruitzicht werden gesteld, zijn nog steeds niet uitgevoerd terwijl deze lijn een belangrijke schakel vormt in de verbindingen tussen Luxemburg en Luik en de bijhorende aansluiting op het Noord-Europese HST-net.

Un autre élément défavorable aux gares de la ligne 42 est la taxe-frontière sur les titres de transport, discutable dans une Europe sans frontière, et qui freine la vente des billets à Gouvvy. Quel est le résultat global de cette taxe-frontière?

Envisagez-vous le maintien de la ligne 42 en tant que ligne internationale? Si oui, quand les investissements promis vont-ils être effectués? N'envisagez-vous pas une dérogation à la taxe pour certaines frontières ou des conventions tarifaires entre les différents pays concernés?

09.02 André Frédéric (PS): La province de Liège, que je représente, s'associe à la province de Luxembourg puisque, comme mon collègue Arens l'a souligné, cette ligne 42 permet de relier Liège à Luxembourg. Le plan "New Passenger" pourrait transformer cette liaison IC/IR en liaison locale. Malgré les engagements annoncés ces dernières années, il y a un désengagement de notre service public de transport sur cette ligne 42.

J'ai été fort impressionné par la mobilisation syndicale dans l'ensemble de la région. Les syndicats se demandent si la SNCB continue à assumer sa mission de service public comme elle doit le faire, en ce compris dans les régions rurales. Le critère de rentabilité, qui guide toujours plus l'action de notre société des chemins de fer, ne peut faire oublier la notion de service au public et d'équité entre nos concitoyens.

Confirmez-vous que la SNCB envisagerait de modifier la ligne 42 et à l'appui de quels arguments? Les ratios coûts/bénéfices sont-ils les seuls critères qui doivent guider la stratégie d'une entreprise publique qui offre des missions de service public? Les zones rurales ou aux développements économiques fragiles ne devraient-elles pas davantage être soutenues par l'État?

09.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Monsieur Frédéric, aucun changement fondamental de l'offre n'est envisagé avant 2008. Je me suis fondé sur une étude réalisée par Bain Company, qui a fait une radioscopie de presque toutes les lignes et soumis de nombreuses suggestions. Selon cette étude, seules dix lignes sont rentables. Cela ne signifie pas que nous allons supprimer les autres; nous leur accordons une dotation.

Een ander element dat de stations op lijn 42 parten speelt, is de grenstaks die op de vervoerbewijzen wordt geheven en die toch niet meer past in een Europa zonder grenzen. Daardoor ook worden in het station van Gouvvy zo weinig treinkaartjes verkocht. Wat brengt deze grensheffing op?

Is u van plan voor lijn 42 het statuut van internationale lijn te behouden? Zo ja, wanneer zullen de aangekondigde investeringen gebeuren? Kan u geen afwijking toekennen inzake de heffing voor bepaalde grenzen of kunnen de betrokken landen geen tariefovereenkomsten afsluiten?

09.02 André Frédéric (PS): De provincie Luik die ik vertegenwoordig, sluit zich aan bij de provincie Luxemburg omdat, zoals mijn collega Arens benadrukte, deze lijn 42 een verbinding tussen Luik en Luxemburg mogelijk maakt. Het "New Passenger"-plan zou deze IC/IR-verbinding naar een lokale verbinding kunnen degraderen. Ondanks alle beloften die de jongste jaren werden gedaan, lijkt het openbare vervoerbedrijf zijn belangstelling voor deze lijn verloren te hebben.

Het gevolg dat aan de oproep van de vakbonden in de hele regio werd gegeven, heeft veel indruk op me gemaakt. De vakbonden vragen zich af of de NMBS haar verplichtingen van openbare dienstverlening nog steeds correct nakomt en of ze hierbij het platteland niet verwaarloost. De begrippen openbare dienstverlening en billijke behandeling van alle burgers mogen niet worden geofferd op het altaar van de rentabiliteit die onze spoorwegmaatschappij steeds meer in haar greep krijgt.

Kan u bevestigen dat de NMBS lijn 42 een ander statuut wil geven? Zo ja, waarom? Is de kosten/baten-ratio het enige criterium waarop de strategie van een overheidsbedrijf dat een openbare dienstverlening aanbiedt, moet gebaseerd zijn? Is het niet de taak van de overheid het platteland of de economisch kwetsbare gebieden meer te ondersteunen?

09.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Mijnheer Frédéric, vóór 2008 zal het treinaanbod zeker niet ingrijpend gewijzigd worden. Ik ga uit van een studie van Bain Company, dat nagenoeg alle lijnen heeft doorgelicht en heel wat suggesties aanreikt. Volgens die studie zouden slechts tien lijnen rendabel zijn. Dat betekent niet dat we alle andere lijnen daarom gaan schrappen - voor die lijnen zal een dotatie worden toegekend.

Lijn 42 is geen internationale spoorverbinding; het

La ligne 42 n'est pas une liaison internationale, puisque l'offre est composée de trains internationaux CFL et de trains de service intérieur de la SNCB. Pour les Luxembourgeois, il s'agit également de trains internes. Des investissements ont eu lieu à l'occasion de l'électrification de la ligne en 2002. Fin 2005, toutes les gares devaient être équipées de la sonorisation. En dehors des travaux classiques de maintien des installations existantes, Infrabel prévoit la modernisation des installations de signalisation à Vielsalm et Gouvy avant 2007.

Le trafic frontalier n'est pas subsidié et ne fait pas partie des missions de service public. La taxe hors frontière existante est une tarification de base internationalement fixée. Des tarifs spéciaux mis au point avec les CFL sont déjà d'application.

Ne me demandez pas de défendre cela, car cela nuit à la mobilité transfrontalière. J'ai demandé à la SNCB de procéder à une étude pour voir si certaines relations internationales ne seraient pas intéressantes, avec Anvers, le Limbourg, Liège ou Courtrai.

09.04 Joseph Arens (cdH): Cette ligne est importante tant pour les Liégeois et les habitants du nord de la province du Luxembourg que pour les Luxembourgeois. Il donc est possible de négocier avec le Grand-Duché pour obtenir des investissements qui permettraient d'améliorer le réseau belge transfrontalier.

09.05 André Frédéric (PS): Je pense que la réponse est rassurante. Nous la communiquerons tout en restant vigilants.

La dernière partie de votre réponse m'intéresse aussi dans la mesure où vous avez mis sur la table ces études concernant les liaisons internationales. Je constate qu'à Verviers, il y a un manque énorme. Certaines aberrations, inepties devraient être mises en lumière.

L'incident est clos.

10 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la place du Comité consultatif des usagers dans la nouvelle structure du Groupe SNCB" (n° 5961)

10.01 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Cette question ne relève pas de mes

treinaanbod bestaat uit internationale treinen van de CFL en NMBS-treinstellen voor het binnenlands vervoer. Voor de Luxemburgers zijn dat evengoed treinen voor binnenlands treinverkeer. In 2002 werden er investeringen gedaan naar aanleiding van de elektrificatie van de lijn. Eind 2005 zouden alle stations een geluidsinstallatie moeten hebben. Naast de gewone onderhoudswerkzaamheden plant Infrabel de modernisering van de seininstallaties in Vielsalm en Gouvy. Die werkzaamheden zouden nog voor 2007 moeten plaatsvinden.

Het grensverkeer wordt niet gesubsidieerd en maakt geen deel uit van de taken van openbare dienst. De huidige grenstaks is een internationaal basistarief. Er gelden nu al speciale tarieven die samen met de CFL werden vastgesteld.

Vraag mij niet om dat te verdedigen, want dat is nadelig voor de grensoverschrijdende mobiliteit. Ik heb de NMBS gevraagd een studie uit te voeren om na te gaan of sommige internationale verbindingen, met Antwerpen, Limburg, Luik en Kortrijk niet interessant zouden zijn.

09.04 Joseph Arens (cdH): Dat is een belangrijke lijn, zowel voor de Luikenaars als voor de inwoners van het noorden van de provincie Luxemburg en de Luxemburgers. Het is dus mogelijk om met het Groothertogdom te onderhandelen met het oog op het verkrijgen van investeringen voor een verbetering van het grensoverschrijdend Belgisch spoorwegnet.

09.05 André Frédéric (PS): Uw antwoord stelt mij gerust. We zullen het communiceren maar toch blijven we waakzaam.

Ook het laatste deel van uw antwoord wekt mijn interesse omdat u die studies over de internationale verbindingen te berde bracht. Ik stel een enorme tekort vast te Verviers. Men zou bepaalde aberraties, sommige onzinnige situaties onder de aandacht moeten brengen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plaats van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in de nieuwe structuur van de NMBS-Groep" (nr. 5961)

10.01 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Deze vraag behoort niet tot mijn bevoegdheid.

compétences.

10.02 Joseph Arens (cdH): Je la poserai donc au ministre concerné.

L'incident est clos.

11 Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travaux à réaliser sur la ligne 37" (n° 6002)

11.01 André Frédéric (PS): Une falaise menace de s'écrouler sur la ligne 37 et de transformer Verviers en un cul-de-sac. J'ai découvert dans la presse que la SNCB a pris la décision de percer un tunnel dans la colline en cause. Confirmez-vous cette information? Quels seront les délais? J'insiste sur l'urgence des travaux.

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Infrabel va stabiliser le talus et creuser une tranchée. Les travaux seront effectués au plus tard en 2008. Les demandes de permis et les procédures d'expropriation prennent du temps.

L'incident est clos.

12 Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le trajet SNCB entre Charleroi et Bruxelles" (n° 6049)

12.01 Éric Massin (PS): La durée du trajet entre Bruxelles et Charleroi est au minimum de 45 minutes. Cette ligne est également utilisée pour le fret. Étant donné votre ambition de mettre toutes les grandes villes du pays à moins de trente minutes de la capitale, quels sont les projets de la SNCB pour la ligne 124 et la réduction à moyen ou long terme du temps de parcours entre Bruxelles et Charleroi?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): L'augmentation de vitesse sur la ligne 124 est prévue mais à long terme. Elle doit se faire dans le cadre de la mise à quatre voies de la ligne, mais il n'y a pas encore d'échéance fixée.

12.03 Éric Massin (PS): Je prends note que la date n'est pas encore prévue pour ces aménagements. Je reviendrai sur ce point avec des questions plus précises en termes de choix et d'investissements. Ce problème doit également

10.02 Joseph Arens (cdH): Ik zal ze dus tot de bevoegde minister richten.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uit te voeren werken op lijn 37" (nr. 6002)

11.01 André Frédéric (PS): Op lijn 37 dreigen rotsblokken op de sporen terecht te komen, waardoor het station van Verviers een eindstation zou worden. In de pers vernam ik dat de NMBS heeft beslist een tunnel doorheen de desbetreffende heuvel aan te leggen. Kan u dat bevestigen? Binnen welke termijn zal dit gebeuren? Ik dring erop aan dat de werken zo snel mogelijk worden aangevat.

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Infrabel zal de berm stabiliseren en een geul graven. De werken zullen uiterlijk in 2008 worden uitgevoerd. De vergunningsaanvragen en de onteigeningsprocedures nemen heel wat tijd in beslag.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbinding tussen Charleroi en Brussel" (nr. 6049)

12.01 Eric Massin (PS): De rijtijd tussen Brussel en Charleroi bedraagt ten minste 45 minuten. Die lijn wordt eveneens voor het goederenvervoer gebruikt. Gelet op uw ambitie om de rijtijd tussen Brussel en alle grote steden van het land tot minder dan dertig minuten terug te brengen, zou ik willen weten wat de plannen van de NMBS zijn voor lijn 124 en de vermindering van de rijtijd tussen Brussel en Charleroi op middellange of lange termijn.

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De verhoging van de snelheid op lijn 124 is gepland maar op lange termijn. Ze zal er komen in het kader van het op vier sporen brengen van de lijn, maar er is nog geen einddatum bepaald.

12.03 Eric Massin (PS): Ik noteer dat er nog geen datum is bepaald voor die aanpassingen. Ik kom later op dit punt terug met preciezere vragen in verband met de keuzes en de investeringen. Dat probleem moet ook worden aangepakt rekening

être abordé en tenant compte des travaux qui auront lieu sur cette ligne dans le cadre du RER.

L'incident est clos.

13 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la possibilité de faire rouler des trains luxembourgeois sur la ligne 165 entre Virton, Athus et Arlon" (n° 6120)

13.01 Joseph Arens (cdH): Le ministre luxembourgeois Lucien Lux aurait proposé aux autorités belges de faire circuler jusqu'à Virton sur la ligne 165 des trains à double étage. Le gouvernement du Grand-Duché se propose de mettre son matériel roulant à disposition dans une optique de Grande Région. Il semble que le ministre de la mobilité aurait demandé la réouverture de la ligne transfrontalière Virton-Athus. Pouvez-vous confirmer que cette réouverture sera prévue dans le contrat de gestion ? Etes-vous favorable aux trains à double étage ? A quelle date une telle collaboration entre les CFL et la SNCB pourrait-elle être mise en place ?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Nous soutenons l'examen d'une telle desserte. Une étude doit être réalisée fin 2005. Si possible, la réouverture aurait lieu en décembre 2006. A cet égard, je souhaite favoriser un certain niveau de relations internationales de proximité.

13.03 Joseph Arens (cdH): Quelle est votre position par rapport aux voitures à double étage ? Des contacts existent-ils avec les CFL ?

13.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): C'est une possibilité qui sera examinée par l'étude. Nos services mutuels se voient souvent.

13.05 Joseph Arens (cdH): Nous insistons sur la nécessité de rouvrir cette ligne.

L'incident est clos.

14 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction éventuelle du Light Rail sur certaines lignes de la SNCB" (n° 6100)

14.01 Joseph Arens (cdH): J'avais déposé cette question avant celle concernant la ligne 165 pour faire pression sur le ministre et attirer son attention

houdend met de werken die op die lijn zullen plaatsvinden in het kader van het GEN.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheid Luxemburgse treinen te laten rijden op lijn 165 tussen Virton, Athus en Aarlen" (nr. 6120)

13.01 Joseph Arens (cdH): De Luxemburgse minister Lucien Lux zou aan de Belgische overheid voorgesteld hebben om op lijn 165 tot Virton dubbeldekstreinen te laten rijden. De Luxemburgse regering is van plan om zijn rollend materieel ter beschikking te stellen met het oog op één Grote Regio. De minister van mobiliteit zou gevraagd hebben om de grensoverschrijdende lijn Virton-Athus te heropenen. Kan u bevestigen dat die heropening in het beheerscontract opgenomen zal worden? Is u voorstander van de dubbeldekstreinen? Op welke datum zou zo'n samenwerking tussen de Luxemburgse spoorwegen en de NMBS kunnen plaatsvinden?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat treinaanbod moet inderdaad onderzocht worden. Eind 2005 zal er een studie worden uitgevoerd. Indien mogelijk zou de lijn in december 2006 opnieuw in gebruik genomen worden. In dat verband ben ik voorstander van een zekere mate van internationaal buurtverkeer.

13.03 Joseph Arens (cdH): Wat is uw standpunt over de dubbeldeksrijtuigen? Zijn er contacten met de CFL?

13.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat is een mogelijkheid die in de studie onder de loep genomen zal worden. Onze respectieve diensten hebben veel contact met elkaar.

13.05 Joseph Arens (cdH): Het is absoluut noodzakelijk dat die spoorlijn heropend wordt.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijkheid om op bepaalde NMBS-lijnen van light rail gebruik te maken" (nr. 6100)

14.01 Joseph Arens (cdH): Ik had deze vraag vóór mijn vraag betreffende lijn 165 ingediend, om de minister onder druk te zetten en hem te

sur les éventuelles solutions moins coûteuses pour rouvrir la ligne 165.

Le système Light Rail, exploitant les lignes ferroviaires avec des véhicules moins lourds que les trains traditionnels des sociétés nationales, permettrait une exploitation plus flexible du réseau (accélération, freinage rapides, capacité de transport performante, embarquement facile) et une diminution des frais d'exploitation. C'est le chaînon manquant entre le train lourd assurant les relations principales et les bus/trams des services locaux.

Partout en Europe, ce système est introduit dans les régions faiblement peuplées où il est plus rentable et constitue une alternative peu coûteuse aux lignes régionales, par exemple à Aix-la-Chapelle, Luxembourg-ville et Lille. En Flandre et en Wallonie, en augmentant le nombre d'arrêts sans nuire à la vitesse commerciale du transport, il améliorerait le fonctionnement et la rentabilité de nombreux services omnibus.

Envisagez-vous de donner un nouvel élan aux lignes ferroviaires régionales et de désenclaver certaines régions rurales par le système Light Rail ?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Traditionnellement, soit depuis une vingtaine d'années, la SNCB répond à cette question que la sécurité de notre réseau fort dense ne pourrait être garantie si l'on utilise différents types de voitures. Mais le fait de dire que c'était difficile n'exclut pas que ce soit possible. Le Light Rail a pu être introduit dans d'autres pays, en utilisant plusieurs types de voitures sur le même réseau.

J'ai demandé que la question soit examinée et je vais demander un avis indépendant pour fin 2005 car j'ai l'impression, et j'en assume la responsabilité, que pour la SNCB, il est facile de dire qu'en utilisant un seul type de matériel on n'a pas de problème de sécurité. Il faut voir si des possibilités existent et réaliser des tests avec les entreprises régionales de mobilité. Communautairement, il faut être très prudent car on entre dans une discussion que l'on ne souhaite pas et qui est nouvelle pour la SNCB.

14.03 Joseph Arens (cdH): Je vous soutiens pleinement dans cette action. La SNCB ne peut pas dire par exemple à propos de la ligne Bastogne/Libramont (qui est déjà fermée et qui était importante) qu'il y a un autre matériel sur cette voie

attenderen op de mogelijke goedkopere oplossingen voor een heropening van lijn 165.

Met het Light Rail-systeem, waarbij minder zware voertuigen dan de traditionele treinen van de nationale maatschappijen worden ingezet, kan het net op een meer flexibele manier worden geëxploiteerd (snel optrekken en remmen, goede transportcapaciteit, makkelijk instappen) en kunnen de exploitatiekosten worden gedrukt. Het is de ontbrekende schakel tussen de zware treinen op de hoofdlijnen en de bussen/trams voor het buurtverkeer.

Dit systeem wordt overal in Europa geïntroduceerd in dunbevolkte gebieden, waar het rendabeler is en een goedkoop alternatief is voor de regionale lijnen, bijvoorbeeld in Aken, Luxemburg-stad en Rijsel. In Vlaanderen en Wallonië zou dit systeem de werking en de rentabiliteit van heel wat omnibusdiensten verbeteren, doordat vaker gestopt kan worden zonder dat de commerciële snelheid van het transportmiddel in het gedrang komt.

Zal u de regionale spoorlijnen een nieuw elan geven en het Light Rail-systeem introduceren in een aantal landelijke gebieden?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Traditioneel, dit is sinds een jaar of twintig, luidt het antwoord van de NMBS op die vraag dat de veiligheid op ons spoornet met zijn drukke verkeer niet gewaarborgd kan worden als verschillende types van rijtuigen worden gebruikt. Maar het is niet omdat het moeilijk is, dat het onmogelijk is. In andere landen werd het Light Rail-systeem wél ingevoerd en worden wel verschillende types rijtuigen op eenzelfde spoorwegnet gebruikt.

Ik heb een onderzoek gevraagd en zal tegen eind 2005 een onafhankelijk advies vragen, want ik heb - persoonlijk - de indruk dat het voor de NMBS wel erg gemakkelijk is te zeggen dat er geen veiligheidsprobleem is wanneer men slechts een type materieel inzet. We moeten nagaan of er mogelijkheden op dat gebied zijn en met de regionale mobiliteitsbedrijven tests uitvoeren. Het is, communautair gezien, op eieren lopen, want hiermee gaan we een discussie aan die we eigenlijk niet willen voeren en die nieuw is voor de NMBS.

14.03 Joseph Arens (cdH): U kan op mijn volle steun rekenen. De NMBS kan bijvoorbeeld niet zeggen dat er op de lijn Bastenaken-Libramont (een belangrijke lijn die al gesloten werd) ander materieel gebruikt wordt, want er wordt helemaal

puisque'il n'y a plus rien sur cette voie ferrée !

geen materieel meer gebruikt op die spoorlijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la ligne 166 Dinant-Bertrix" (n° 6102)

15 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van lijn 166 Dinant-Bertrix" (nr. 6102)

15.01 Joseph Arens (cdH): Avec la ligne 165, la ligne 166 Dinant-Bertrix fait partie de la liaison Athus-Meuse destinée à devenir un corridor pour le fret à destination de la France et du Luxembourg et à soulager la ligne 162 entre Bruxelles et Luxembourg. Mais les gares de Houyet et Gedinne semblent être menacées de fermeture et le guichet de l'après-midi vient d'être supprimé à Bertrix.

Depuis la mise en service de la liaison Athus-Meuse, le personnel et les gares de Paliseul, Graide, Vonêche, Ponderôme et Gendron ont été supprimés. Les week-ends, il n'y a aucun guichet voyageur ouvert sur la ligne 166 entre Dinant et Bertrix.

15.01 Joseph Arens (cdH): Net als lijn 165 maakt lijn 166 Dinant-Bertrix deel uit van de as Athus-Meuse. Die moet een heuse vrachtovervoercorridor worden met bestemming Frankrijk en Luxemburg, en lijn 162 tussen Brussel en Luxemburg ontlasten. De stations Houyet en Gedinne lijken met sluiting bedreigd en in Bertrix is het loket na de middag al gesloten.

Sinds de as Athus-Meuse in gebruik werd genomen, werden de stations Paliseul, Graide, Vonêche, Ponderôme en Gendron gesloten. Er werkt geen personeel meer. Tijdens het weekend kan de reiziger op lijn 166 tussen Dinant en Bertrix dus bij geen enkel loket meer terecht.

Gedinne et Bertrix desservent des implantations scolaires, des hôpitaux, du tourisme, un atelier protégé, etc. et la place de la gare de Bertrix a été désignée pour l'accueil des voyageurs à mobilité réduite.

In de buurt van de stations van Gedinne en Bertrix liggen scholen, ziekenhuizen, toeristische bezienswaardigheden, een beschutte werkplaats, enz. Het stationsplein van Bertrix werd aangepast voor reizigers met een beperkte mobiliteit.

De Bertrix, qui compte 10.000 habitants, partent des correspondances train-bus vers les villages avoisinants et la vallée de la Semois. Il faut donc conserver un certain dynamisme sur cette ligne 166 Dinant-Bertrix.

Vanuit Bertrix, dat 10.000 inwoners telt, zijn er treinbusverbindingen naar de naburige dorpen en de vallei van de Semois. Er moeten dan ook treinen blijven rijden op de lijn 166 Dinant-Bertrix.

Pouvez-vous me rassurer quant à l'avenir de la ligne 166 et des gares de Houyet, Gedinne et Bertrix ?

Kan u mij geruststellen wat de toekomst van lijn 166 en van de stations Houyet, Gedinne en Bertrix betreft?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Aucun changement n'est prévu dans l'offre de trains de la ligne 166. Houyet et Gedinne figurent parmi la liste des 31 gares où il est prévu de supprimer la vente au guichet par du personnel SNCB, mais pas Bertrix.

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er is geen enkele wijziging van het treinaanbod op lijn 166 gepland. Houyet en Gedinne komen voor op de lijst van de 31 stations waar de verkoop aan het loket door NMBS-personeel zal worden afgeschaft, maar dat is niet het geval voor Bertrix.

L'agent devant assurer cette prestation ayant été absent pour maladie depuis l'après-midi du 29 décembre 2004, la population a dû présumer que les guichets allaient être supprimés.

Aangezien de beambte die daarvoor moest instaan afwezig was wegens ziekte sinds 29 december 2004, ging de bevolking ervan uit dat de loketten zouden worden gesloten.

15.03 Joseph Arens (cdH): On m'avait dit que la vente de billets ne serait plus effectuée dans les gares de Houyet et de Gedinne. Si c'est le cas, où les billets seront-ils mis en vente dans ces deux localités?

15.03 Joseph Arens (cdH): Men had mij gezegd dat er in de stations van Houyet en Gedinne geen treinkaartjes meer zouden worden verkocht. Als dat zo is, waar kan men in die gemeenten dan nog een kaartje bemachtigen?

15.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Nous essayerons de le faire dans la gare mais pas par du personnel SNCB. Peut-être par ceux qui louent des locaux pour d'autres activités.

15.05 **Joseph Arens** (cdH): Nus suivrons cela de très près.

L'incident est clos.

Président: Joseph Arens.

16 **Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les projets de Belgacom relatifs au call center situé à Alost" (n° 6131)**

16.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Belgacom a décentralisé certains de ses services dans le passé. Ainsi, quatre-vingts employés travaillent actuellement dans le *call center* d'Alost. D'après les rumeurs, ce département serait sur le point de disparaître. Le ministre connaît-il les intentions précises de Belgacom à ce sujet ? Œuvre-t-on en faveur du maintien d'un maximum d'emplois à Alost ?

16.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Belgacom estime devoir trouver une solution au problème des immeubles à l'abandon qui coûtent cher. Elle dispose d'une solution pour le site d'Alost qui est à moitié inoccupé. Soit on y installe des gens venus d'ailleurs, soit on abandonne le site. Belgacom a évalué l'incidence que pourrait avoir le dossier sur le plan social. Elle recherche une solution qui préserverait le maximum d'emploi dans la région. Mais par ailleurs aussi, on veut éviter que des travailleurs de plus en plus nombreux aient à parcourir de longs trajets entre leur domicile et leur lieu de travail. Le principe d'un *bureau virtuel* permettrait à des gens de travailler près de chez eux, dans un *call center*. Le dossier n'est pas clôturé. Il y a d'ailleurs des cas analogues ailleurs. Il faudra négocier avec les syndicats et opérer des choix difficiles. J'espère qu'il sera tenu compte dans une large mesure de la mobilité.

16.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Je privilégie l'option du maintien du *call center* à Alost, en combinaison avec des emplois supplémentaires sur le site. L'immobilier constitue un élément de la question, mais ne s'agit-il pas avant tout de

15.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Wij zullen de verkoop toch in het station trachten te laten doorgaan, alleen zal het NMBS-personeel er niet langer voor instaan. Misschien kunnen diegenen die de lokalen voor andere activiteiten huren, de verkoop op zich nemen.

15.05 **Joseph Arens** (cdH): Wij zullen dit dossier van dichtbij volgen.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Joseph Arens.

16 **Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen met betrekking tot het call center van Belgacom in Aalst" (nr. 6131)**

16.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Bepaalde diensten van Belgacom werden in het verleden gedecentraliseerd. Zo is er in Aalst een call center waar tachtig mensen werken. Er gaan geruchten dat deze afdeling zou verdwijnen. Weet de minister welke plannen Belgacom precies heeft? Streeft men naar een maximaal behoud van tewerkstelling in Aalst?

16.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Belgacom zegt dat het een oplossing moet vinden voor de dure leegstand van vastgoed. Belgacom heeft een voorstel voor de site van Aalst die voor de helft leegstaat: ofwel vult men de site op met mensen van elders, ofwel doekt men de site op. Belgacom heeft de mogelijke sociale impact van het dossier in kaart gebracht. Men zoekt naar een oplossing die een maximaal behoud van tewerkstelling in de streek biedt. Anderzijds wil men vermijden dat steeds meer mensen zich over grote afstanden moeten verplaatsen tussen thuis en werk. Het principe van een *virtual office* zou toelaten dat mensen in een call center dicht bij huis kunnen werken. Het dossier is nog niet afgerond. Er zijn trouwens gelijkaardige gevallen op andere plaatsen. Men zal met de vakbonden moeten praten en een aantal moeilijke keuzes moeten maken. Ik hoop dat men de mobiliteit daarbij ernstig in rekening brengt.

16.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijn voorkeur gaat naar een behoud van het call center in Aalst gecombineerd met bijkomende tewerkstelling op de site. De vastgoedproblematiek is één zaak, maar dit alles gaat toch in de eerste plaats om behoud van

maintenir l'emploi des intéressés, de préférence le plus près possible de leur domicile?

L'incident est clos.

17 Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les recommandations du médiateur de la SNCB" (n° 6132)

17.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Dans son rapport annuel 2004, le médiateur de la SNCB pointe un certain nombre de domaines où la SNCB pourrait faire preuve de plus de convivialité. A titre d'exemple, la réglementation des prix manque toujours de transparence. Ainsi, il existe un règlement spécial pour les cartes de transport destinées aux chiens accompagnant des voyageurs ou, lors d'actions promotionnelles à l'intention des étudiants, on établit une distinction en fonction de l'âge de sorte que deux élèves d'une même classe qui sont âgés respectivement de 17 et 18 ans paient un tarif totalement différent.

La SNCB tiendra-t-elle compte des recommandations formulées dans le rapport? Ne s'indiquerait-il pas d'examiner ces divers règlements afin d'en déterminer les lourdeurs administratives qu'ils sont potentiellement susceptibles d'engendrer?

17.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (en néerlandais): La discussion sur les tarifs est essentielle à mes yeux. Peu de gens les connaissent déjà.

Des solutions sont envisagées mais elles s'avèrent avoir dans la pratique des effets pervers qui ne contribuent pas à améliorer la situation. Une simplification s'impose mais toute nouvelle proposition est contestée car il y a toujours une personne lésée. C'est donc plus simple à dire qu'à faire.

J'ai demandé au médiateur de rédiger ses conclusions sous la forme d'un rapport qui sera mis à la disposition des membres de la commission, de sorte que nous puissions tenir un débat.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18h.01.

tewerkstelling, liefst zo dicht mogelijk bij huis.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanbevelingen van de ombudsman van de NMBS" (nr. 6132)

17.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): In zijn jaarverslag van 2004 geeft de ombudsman van de NMBS een aantal punten aan waar nog klantvriendelijker kan worden opgetreden. Het blijkt bijvoorbeeld dat de prijsreglementering nog altijd niet transparant genoeg is. Zo is er bijvoorbeeld een speciale reglementering voor de rittenkaarten voor meereizende honden of maakt men bij speciale acties voor studenten een onderscheid volgens leeftijd, waardoor twee leerlingen in dezelfde klas van 17 en 18 jaar oud een totaal ander tarief moeten betalen.

Zal de NMBS rekening houden met de aanbevelingen uit het verslag? Is het niet aangewezen om de verschillende reglementen te laten screenen op hun Kafkagehalte?

17.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (Nederlands): Ik vind de discussie rond de tarieven belangrijk. Er bestaan niet veel mensen die al de tarieven kennen.

Er wordt nagedacht over oplossingen, maar die hebben dan in de praktijk soms onvoorziene neveneffecten die de situatie er niet op verbeteren. Er is nood aan vereenvoudiging, maar telkens als er nieuwe voorstellen worden gedaan, komen er reacties, want er wordt altijd wel iemand benadeeld. Het is dus eenvoudiger gezegd dan gedaan.

Ik heb de ombudsman gevraagd zijn bevindingen te bundelen. Het rapport zal ter beschikking worden gesteld van de commissieleden, zodat een debat mogelijk is.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.01 uur.