



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

23-06-2004

Après-midi

woensdag

23-06-2004

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

du

MERCREDI 23 JUIN 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 23 JUNI 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.30 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

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

01.01 **Sabien Lahaye-Battheu (VLD):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een vraag over de verplichte aansluiting bij het ziekenfonds van de NMBS. In de Grondwet staat expliciet vermeld dat elke burger de vrije keuze van vereniging heeft. Dit is één argument dat kan worden ingeroepen om de verplichte aansluiting bij de KGV - Kas der Geneeskundige Verzorging - van de NMBS aan te vechten. Het hoofdargument blijft echter dat statutaire bedienden en statutaire gepensioneerden zich niet kunnen aansluiten bij een ziekenfonds naar keuze en ook geen vrijheid hebben wat de aanvullende verzekeringen of diensten betreft. Deze verplichting, waarvoor wordt verwezen naar de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 en de koninklijke besluiten van 14 juli 1994 en 3 juli 1996, zou volgens het RIZIV historisch gegroeid zijn, maar intussen reeds geruime tijd achterhaald.

Daarentegen heeft men naast de verplichte aansluiting bij het ziekenfonds wel de vrije keuze om aan te sluiten bij een zorgverzekeringkas. Los van deze principiële discussie is het bovendien zo dat het systeem aanleiding geeft tot heel wat klachten. Ik som er enkele op: de bereikbaarheid van de kantoren, het gebrek aan plaatselijke kantoren en aan persoonlijk contact, de ledenverdediging, de financiële en andere voordelen, de faciliteiten bij de terugbetalingen - soms loopt de wachttijd op tot drie tot vier weken.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende concrete vragen.

Ten eerste, kunt u mij bevestigen dat de verplichte aansluiting die ingaat tegen de vrije keuze van vereniging een feit is? Indien dit het geval is, wat is de motivatie om deze verplichting te bestendigen?

Ten tweede, waarom geldt voor de aansluiting bij een zorgverzekeringkas wel de vrije keuze en bij het ziekenfonds niet?

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

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

Mijn derde vraag is de belangrijkste. Bent u bereid de dialoog aan te gaan en maatregelen te nemen om deze verplichte aansluiting af te schaffen? Indien ja, op welke manier?

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, deze vraag verwondert mij een beetje, omdat deze aansluiting meestal beschouwd wordt als een vrij verregaande extra bescherming van de werknemers. Zij krijgen beduidend meer voordelen dan in een klassiek systeem. De NMBS investeert inderdaad nogal wat aan extra tegemoetkomingen via deze kas. In het sociaal overleg werd altijd aangedrongen op het behoud van dit systeem. Dat is meteen het antwoord op uw derde vraag. De wet voert uit wat op sociaal vlak is afgesproken tussen de directie en de vertegenwoordigers van de werknemers. Als er een ander akkoord zou worden gesloten, dan zou dit uiteraard gewijzigd kunnen worden, maar het is niet mijn bedoeling om in te gaan tegen wat afgesproken werd tussen en wat gevraagd werd door werkgever en werknemers.

Wat de zorgverzekering betreft, dit is een Vlaamse materie. De Vlaamse overheid heeft beslist dat iedereen daarvoor moet betalen. Vergeet ook niet dat voor de ziekteverzekering de NMBS de bijdrage betaalt. Het is een financieel interessant gegeven. De zorgverzekering wordt geregeld door een Vlaams decreet. De mensen moeten een persoonlijke bijdrage leveren en er is een gewestelijke tegemoetkoming. Daar is er een vrijheid, omdat het een heel ander regime is en omdat er geregementeerde persoonlijke bijdragen zijn.

De motivering is een sociale motivering. Bij de verschillende CAO's is daarop heel sterk aangedrongen. Dit systeem houdt een veel verdergaande vorm van bescherming in. Indien er klachten zijn over de dienstverlening, dan moet dat uiteraard bekeken worden. Het feit dat het een verplichte aansluiting betreft, mag niet leiden tot een slechtere dienstverlening.

Het mechanisme van één verzekeringskas voor de NMBS die heel vergaande tegemoetkomingen doet wordt op dit moment zeker niet van personeelszijde ter discussie gesteld.

01.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (VLD): Mijnheer de minister, ik stel vast dat u de materiële voordelen benadrukt. Ik wil er zeker niet voor pleiten om dat statuut te veranderen of te verminderen. Het is vooral een principiële discussie. De NMBS is het enige bedrijf waar men geen keuzevrijheid heeft om aan te sluiten bij het ziekenfonds van zijn keuze, dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld De Post.

U zegt ook dat er in het sociaal overleg op aangedrongen wordt om dat systeem te bestendigen. Ik ga mij daarover nader informeren. U zegt dat de materiële voordelen het bestendigen van het systeem rechtvaardigen. Ik neem daarvan akte. Dit zal worden vervolgd.

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

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

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

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

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

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

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

02.01 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, voici quelques semaines, un dirigeant de la SNCB expliquait dans les pages d'un quotidien flamand que le prochain contrat de gestion devait prévoir des moyens importants pour l'agrandissement des parkings aux abords des grandes gares.

Il est évident que depuis la suppression de plus de 200 gares en 1984, l'afflux est nettement plus important aux abords des gares de plus grande importance. Cela engendre un afflux de trafic routier peu apprécié des riverains mais génère aussi un engorgement des parkings. A titre d'exemple, la ville d'Ath avait suggéré de rouvrir à son compte la gare de Ligne, dotée d'un vaste parking, mais le projet a été balayé par un refus de la SNCB. Certes, l'extension des parkings répond à une demande mais cette mesure qui a un coût important risque, à court terme, d'attirer encore davantage de trafic automobile, surtout aux heures de pointe, et d'ainsi paralyser une partie de la ville, perturbant tant les automobilistes que ceux qui circulent en bus.

L'exemple d'Ath est significatif à ce niveau. Le parking jouxtant la gare étant saturé, les automobilistes avaient pris l'habitude de stationner au centre-ville, compromettant de la sorte le plan de mobilité de la ville. Des mesures drastiques ont donc été prises par la ville afin de réduire le stationnement dans l'enceinte urbaine. Les usagers sont désormais contraints de stationner fort loin de la gare, parfois à un kilomètre.

En tant que députée-bourgmestre de la commune de Jurbise, je suis également concernée par cette problématique qui mine le quotidien des usagers de la SNCB mais aussi des riverains du parking de la gare. Des mesures ont d'ailleurs été prises dans une rue adjacente afin d'interdire le stationnement.

Monsieur le ministre, je me permets de vous interroger sur la nécessité d'agrandir les parkings jouxtant les grandes gares situées en plein centre de certaines agglomérations. Ne serait-il pas plus judicieux, afin de réduire le volume de voitures, de rouvrir de petites gares situées en périphérie de certaines villes ou en des points stratégiques de certaines villes? Cette démarche n'induirait-elle pas l'utilisation plus massive des transports en commun pour rejoindre le lieu de travail? Cette démarche ne conduirait-elle pas également à réduire le taux de pollution engendré par l'usage intempestif de la voiture?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame Galant, dans le cadre de la problématique soulevée, vous suggérez de rouvrir certaines gares, ce qui permettrait d'avoir des possibilités supplémentaires de stationnement et de réduire les problèmes ailleurs.

La politique de la SNCB ne va pas dans ce sens, ce qui est compréhensible. En effet, les voyageurs fréquentent principalement les gares où l'offre de trains est la plus importante. Plus la gare est importante, plus on augmente le nombre de voyageurs. En réalité, les clients se concentrent sur certaines gares, d'autant plus si celles-ci

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

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

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

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

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

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

De reizigers maken immers vooral gebruik van stations van waaruit

disposent de parkings. C'est la raison pour laquelle la SNCB veut favoriser les gares qui ont une offre très étoffée et un stationnement élargi. Les deux conditions doivent être réunies pour attirer un maximum de personnes.

Augmenter le nombre de gares multiplierait les arrêts et donc retarderait les trains, ce qui réduirait le nombre de voyageurs car chaque allongement de la durée du trajet a une incidence négative sur la clientèle.

A la gare d'Ath, un problème se pose au niveau du parking. Le parking communal offre 400 places et celui de la SNCB en offre 150. C'est insuffisant, la saturation étant due partiellement à l'usage du parking de la SNCB par des non-utilisateurs du rail.

Nous avons demandé à la SNCB de réaliser une étude complète et un plan global à propos du stationnement et des parkings car de nombreuses différences existent.

Quels sont les facteurs qui incitent les voyageurs à prendre le train? La réponse est simple: il faut pouvoir parquer sa voiture et disposer d'une offre de transport importante. Par ailleurs, une fois à destination, il faut pouvoir prendre le tram ou le bus ou se rendre à pied à son travail. Les conditions essentielles sont donc les suivantes: le stationnement, la vitesse et l'accès au lieu de travail.

L'usager doit pouvoir avoir accès à des parkings proches des gares les plus importantes. Prévoir des parkings auprès de gares plus petites n'aurait que peu de répercussions. Nous travaillons actuellement à un planning d'investissements, ce qui n'est pas facile car le coût de l'aménagement d'un parking est élevé. Par ailleurs, il serait souhaitable que les usagers du train puissent avoir accès gratuitement au parking. Il est certain que cela inciterait un peu plus les voyageurs à prendre le train.

Exemple type: une personne souhaite pouvoir déposer ses enfants à l'école, ensuite parquer sa voiture pour prendre le train et se rendre au travail. C'est une situation idéale mais ce n'est qu'un rêve. En effet, la gratuité de tous les parkings coûterait très cher car cela nécessiterait des investissements.

Avec la SNCB, nous essayons de trouver des solutions pour aménager des parkings supplémentaires autour des grandes gares afin d'augmenter le nombre des navetteurs. En effet, la problématique est un peu différente pour les autres usagers. Nous procéderons donc à cette étude globale en vue de mettre sur pied une nouvelle stratégie en matière de parkings. Il est clair que cela nécessitera un certain temps car le problème n'est pas facile à résoudre.

Mais je mentirais si je disais que tout cela sera rapide. En effet, certains exercices ont déjà été organisés, mais ils n'ont pas pleinement réussi et n'ont certainement pas apporté de résultats convaincants.

02.03 **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je resterai donc très attentive aux résultats de cette étude et j'espère

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

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

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

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

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

02.03 **Jacqueline Galant** (MR): Ik hoop dat in deze studie ook aandacht zal besteed worden aan kleine stations zoals Jurbise waar

qu'elle n'oubliera pas les gares de plus petite taille. Si je prends l'exemple de Jurbise, située entre Ath et Mons, on s'aperçoit que beaucoup de navetteurs de Mons viennent sur la commune parce que le parking est gratuit. Mais, comme le parking est trop petit, de nombreuses voitures sont garées dans les rues proches, ce qui produit un engorgement qui n'est plus supportable. J'espère donc que la SNCB effectuera aussi des investissements pour les plus petites communes.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

03.01 **Carl Devlies** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de loop van de maand december 2003 heb ik u geïnterpelleerd over de verslechtering van de dienstverlening betreffende de treinverbindingen tussen België en Duitsland. Voor belangrijke gedeelten van het land is die reisduur toegenomen met meer dan 30 minuten. Dat is hoofdzakelijk het gevolg van de afschaffing van de rechtstreekse verbinding tussen Oostende en Keulen, die werd afgeschaft op 15 december 2002.

In uw antwoord hebt u toen weinig perspectief kunnen bieden. Dat was niet zo positief. U had in feite weinig oplossingen voor een verbetering van die dienstverlening in de toekomst.

Er was wel één lichtpunt in uw antwoord, namelijk de verbindingen via de IC3, de Duitse hogesnelheidstreinen. U hebt toen in uw antwoord gesteld dat de homologatie van die treinen zou gebeuren halverwege de maand februari. Dat zou bijvoorbeeld vanaf juni 2004 zorgen voor een stopplaats in het station van Leuven, wat belangrijk is voor de bediening van Vlaams-Brabant, een gedeelte van Waals-Brabant en de streek rond Mechelen, omdat op zijn minst voor die regio de rechtstreekse verbinding met Duitsland zou verbeteren.

Ondertussen is het juni 2004. Vanuit de NMBS heb ik geen enkele informatie kunnen bekomen met betrekking tot het aanbod en die stopplaats.

Mijn vragen zijn dan ook de volgende.

Is de homologatie van die treinen gebeurd?

Wanneer zal die halte van de IC3 in Leuven worden georganiseerd?

Mijnheer de minister, graag had ik de juiste toedracht vernomen van het gebruik van de HSL-lijn tussen Leuven en Luik door de Deutsche Bahn. Kan de IC3 al dan niet gebruik maken van deze spoorlijn? Hierover blijft onduidelijkheid bestaan. Indien dit niet het geval is, had ik graag de reden ervan vernomen.

03.02 **Minister Johan Vande Lanotte:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Devlies, vooraleer de hogesnelheidslijn mag gebruikt worden moet er een homologatie zijn. We hadden gehoopt dat de

pendelaars uit Bergen opstappen en voor een verkeerschaos zorgen.

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

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

03.02 **Johan Vande Lanotte,** ministre: Avant la mise en service de la ligne TGV, il faut une

homologatie voor de IC3 rond zou zijn voor juni. Dit is niet het geval. homologation.

03.03 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de minister, in een vorig antwoord hebt u de homologatie in februari in het vooruitzicht gesteld en de stopplaats in juni.

03.04 Minister Johan Vande Lanotte: Dat denk ik niet, collega Devlies. Ik meen me te herinneren dat ik "juni" gezegd heb.

03.05 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat voor de Leuvenaars - en andere reizigers - zou het goed kunnen eindigen indien half februari 2004 de IC3 wel wordt erkend.

03.06 Minister Johan Vande Lanotte: Inderdaad. Dat is echter niet gebeurd. De homologatie is nog steeds hangende. De homologatie verloopt niet echt vlot. Dat is het minste dat men kan zeggen. Daarom wordt thans september of zelfs december naar voren geschoven.

Op het ogenblik dat de homologatie een feit is, "kan" men beslissen de trein te laten stoppen. Het is echter geen automatisme. Ik heb mijn antwoorden erop nagelezen. U zegt dat ik zou gezegd hebben dat de trein "zal" stoppen. Dat heb ik niet gezegd. De trein "kan" stoppen.

03.07 Carl Devlies (CD&V): Indien de homologatie een feit is, zou de trein in Leuven kunnen stoppen. Dat zijn uw woorden.

03.08 Minister Johan Vande Lanotte: Kunnen stoppen, inderdaad. Deze beslissing wordt genomen door de Duitse maatschappij. Er moet overleg gepleegd worden met de NMBS. De NMBS is slechts uitvoerder. Hier is een wijziging te melden. De positie van de NMBS is sterk verzwakt omdat de NMBS niet langer de gemeenschappelijke exploitant is maar de uitvoerder, de onderaannemer. In het programma van de NMBS inzake kostenreductie probeert men immers een aantal zaken niet langer te dragen voor andere maatschappijen.

Concreet betekent dit dat na een homologatie een gesprek kan worden gevoerd. Op dat ogenblik zal moeten worden uitgemaakt of men te Leuven zal stoppen of niet.

Die homologatie is nog steeds bezig. De homologatie is voorzien voor 9 september 2004, met een toegelaten snelheid van 200 of 250 kilometer per uur en niet meer. Dat is wat er nu voorzien is.

03.09 Carl Devlies (CD&V): Is die vertraging in de homologatie het gevolg van onwil van Belgische zijde?

03.10 Minister Johan Vande Lanotte: Neen, die homologaties zijn zo technisch. Ik geef u het voorbeeld van de dubbeldekkers. Het is een marteling om te weten hoe vlug ze mogen rijden, met welke constructie en wat er dan nog veilig is. Ingenieurs die dat beoordelen hebben heel veel problemen om dat vast te stellen. Dat is een merkwaardig gegeven.

Het is het Belgisch ministerie van Mobiliteit dat de homologatie doet. Ik zie niet in waarom het ministerie daar negatief tegenover zou staan. Er is daar geen reden toe. Blijkbaar is dat echter een lijdensweg om dat gehomologeerd te krijgen. Ik kan dat alleen maar vaststellen.

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Celle-ci ne devrait intervenir qu'entre les mois de septembre et de décembre. On pourra, à ce moment-là, mais sans que ce soit une obligation, décider d'instaurer un arrêt à Louvain. Je n'ai jamais rien déclaré d'autre.

03.08 Johan Vande Lanotte, ministre: La société allemande décidera et la SNCB se bornera à exécuter les décisions, ce qui ne la met donc pas dans une position de force pour négocier.

03.10 Johan Vande Lanotte, ministre: L'homologation se fait longuement attendre, en raison de la difficulté technique et parce qu'il s'agit manifestement d'un dossier épineux pour le service d'encadrement Transport et Mobilité.

Het is ook niet mijn bevoegdheid om dat te homologeren. Ik moet mij daar angstvallig buiten houden. Het ministerie voor Mobiliteit en Vervoer heeft daarvoor een stafdienst. Ik stel alleen vast dat die homologatie niet bepaald vlot gebeurt.

03.11 Carl Devlies (CD&V): Ik kan alleen maar vaststellen dat u in de maand december de homologatie vooropstelt binnen de twee maanden, maar dat wij ondertussen zes of zeven maanden verder zijn en dat u nu de homologatie voorspelt binnen drie maanden. Ik heb toch het gevoel dat daar een spel wordt gespeeld en dat men het extra moeilijk maakt voor de Duitse spoorwegen om die homologatie te verkrijgen. De reiziger is daarvan het slachtoffer. Eerst wordt de verbinding Oostende-Keulen afgeschaft, wat ook voor andere delen van het land een groot nadeel is. Achteraf blijft de homologatie van de IC3 uit, waardoor er een alternatief wegvalt.

03.12 Minister Johan Vande Lanotte: Ik ben niet bevoegd voor de homologatie. U ondervraagt mij daarover, ik geef u wat men mij daarover zegt. De NMBS vraagt de homologatie aan die quasi onafhankelijke instantie, want er moet gehomologeerd worden volgens de Europese regels, dus los van de verschillende vervoersmaatschappijen. Ik kan alleen vaststellen dat het te lang duurt. Ik ben het daarover met u eens. Men verschuift het, maar ik heb daarop geen impact.

03.12 Johan Vande Lanotte, ministre: N'étant pas compétent pour ce service, je ne puis rien faire de plus.

03.13 Carl Devlies (CD&V): Ik kan alleen maar vaststellen dat die quasi onafhankelijke instelling u dan wel onjuiste informatie gegeven heeft, dat die duidelijk de zaken op de lange baan schuift en dat de treinreiziger daarvan uiteindelijk het slachtoffer is.

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

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

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

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

04.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le personnel de la SNCB des gares de La Louvière-Sud et de La Louvière-Centre ont observé, le lundi 14 juin dernier, un arrêt de travail à la suite de l'agression, la veille, du sous-chef de gare de La Louvière-Sud par un père de famille qui traversait les voies avec son enfant âgé de 5 ans.

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

Vous n'ignorez pas que les chiffres de la criminalité sont en forte hausse à la SNCB, que ce soit aux abords des gares, dans les gares ou dans les trains. Il y a eu 181 cas d'agression à l'encontre des accompagnateurs de train en 2003, dont 34 agressions physiques, contre 71 en 2002. A ce titre, la ligne 96 Bruxelles-Braine-Le-Comte-Soignies-Mons est l'une des plus exposées aux risques d'agressions dans le Hainaut. Dans 80% des cas, ces actes sont liés au fait que le voyageur ne dispose pas d'un titre de transport valable. La SNCB a d'ailleurs pris plusieurs mesures pour diminuer le nombre

De personeelsvertegenwoordiging vraagt dat het akkoord dat met voormalig minister Durant werd afgesloten, zou worden uitgevoerd. Daarin werden de

d'agressions à bord des trains: une meilleure formation des accompagnateurs, la mise en place d'un call-center joignable par chaque accompagnateur depuis son GSM, la fermeture de certaines voitures en fin de journée. Mais ces mesures se révèlent bien inutiles si l'agression a lieu en dehors des trains.

Les représentants du personnel demandent à la SNCB de mettre en œuvre la promesse d'un renforcement de la sécurité dans les gares, promesse faite par Mme Durant, alors qu'elle était ministre des Transports. Cet accord prévoyait trois avancées significatives en matière de sécurisation des gares de la région du Centre: la clôture de la gare de La Louvière-Sud avec un accès vers Haine-St-Pierre, la mise en place de caméras de surveillance et, enfin, la création d'un poste B-Security avec la présence permanente de deux agents, comme c'est le cas à Mons et à Charleroi. Il faut rappeler que B-Security est le service de gardiennage de la SNCB et qu'il est né en 1999 après l'intégration de la police des chemins de fer au sein de la gendarmerie.

Par ailleurs, il n'est pas inutile de signaler que le week-end, les gares de La Louvière fonctionnent avec un personnel restreint: deux employés le samedi et seulement un employé le dimanche, ce qui ne renforce pas le sentiment de sécurité ni pour le personnel ni pour les usagers du rail.

Afin de lutter contre la violence en hausse dans les trains, vous avez annoncé, monsieur le ministre, toute une réorganisation de B-Security. A partir du 1er juillet 2004, le service de gardiennage sera divisé en une cellule de 100 agents destinés à la surveillance des bâtiments, tandis que les 200 autres agents seront regroupés en une cellule d'inspection et d'intervention dans les trains. Ces agents seront assermentés afin de pouvoir procéder à des contrôles d'identité et rédiger des procès-verbaux.

Mes questions sont les suivantes:

- Pouvez-vous, monsieur le ministre, confirmer la mise sous clôture des abords de la gare de La Louvière-Sud ainsi que la mise en place de caméras de surveillance aux abords des deux gares louviéroises?
- Pouvez-vous nous confirmer la création d'une antenne B-Security dans la région du Centre?
- Pouvez-vous prendre des mesures afin d'assurer une protection efficace des agents de la SNCB et des passagers les week-ends?
- Pensez-vous que, grâce à ces 300 agents, B-Security est à même de couvrir les trains, les gares, les autres voies? Quelles sont les limites de leurs compétences? Ne serait-il pas souhaitable de créer une plus grande complémentarité avec la police?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, je commencerai par l'installation de clôtures et de caméras. Le projet d'installation de clôtures aux abords de la gare de La Louvière-Sud fait actuellement l'objet d'une étude par les instances compétentes de la SNCB. Bien que la pose de barrières s'avère une solution intéressante pour la sécurisation de bâtiments isolés ou pour faciliter la canalisation des voyageurs, l'expérience démontre aussi que ce dispositif ne dissuade les traversées illicites des voies que dans une très faible mesure. Quant aux caméras, un grand projet est en préparation. Pour La Louvière-Sud et La Louvière-Centre, il pourrait se concrétiser en 2006 à condition que la chambre de contrôle soit

sluited van het station La Louvière-Zuid, het plaatsen van camera's en de oprichting van een B-Security-post gepland.

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

Bevestigt u dat die maatregelen inderdaad zullen worden uitgevoerd?

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

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

Tegen eind 2006 moeten in La Louvière-Zuid en La Louvière-

prête.

J'en arrive à la création d'une antenne B-Security. Les brigades B-Security de Bruxelles, Charleroi-Sud et Mons assurent de manière optimale la couverture de sécurité sur la région du Centre. Les trains circulant dans cette région font l'objet de surveillances régulières par les agents de la brigade-trains de B-Security, cette brigade étant chargée de la sécurisation des trains assurant certaines liaisons qualifiées de sensibles. Un recrutement interne est actuellement en cours afin de renforcer la présence d'agents de B-Security dans les gares et les points d'arrêt qui desservent notamment les lignes sensibles.

La protection des agents de la SNCB est notamment assurée par des patrouilles de surveillance menées par les agents du service interne, effectuées spécialement aux moments où des actes de malveillance sont généralement commis: périodes nocturnes, déplacements de populations scolaires sensibles, week-ends. L'effectif actuel va bientôt être renforcé de 27 agents supplémentaires. Il ne faut pas perdre de vue que 420 membres de la police fédérale renforcent les 300 agents précités. La sécurisation des trains, des gares et des voies est dès lors assurée par approximativement 720 agents de police ou de sécurité, contre 316 en 1999. En outre, lorsque cela s'avère nécessaire, l'appui de la police locale peut être demandé pour renforcer momentanément ces forces.

Faisant suite à la décision du Conseil des ministres du 30 avril 2004, il a été décidé de créer un service de sécurité ferroviaire, dénommé "Securail", en complément de l'actuel service interne B-Security. Il sera composé d'agents assermentés, compétents pour rédiger des procès-verbaux consécutifs à des infractions aux lois et règlements ferroviaires, et pourvus de moyens aptes à assurer leur propre protection en cas de danger grave et imminent, en l'occurrence des sprints incapacitants et des menottes.

Les agents du service interne de gardiennage de B-Security seront affectés à la sécurisation des zones non accessibles au public, tandis que les membres du service de sécurité ferroviaire Securail auront pour vocation essentielle d'assurer la sécurité des voyageurs et des membres du personnel de la SNCB sur le terrain.

Afin d'assurer une complémentarité optimale avec tout d'abord la police fédérale des chemins de fer (SPC) et ensuite les autres services de police fédérale ou locale – qui n'ont rien à voir avec la police des chemins de fer –, un protocole d'accord a été conclu le 7 avril 2004 entre les instances dirigeantes de B-Security et celles de la police fédérale SPC. Ce protocole d'accord formalise les modalités d'échange d'informations entre les services précités et explique le processus de mise en place des actions communes et respectives.

04.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Vous parlez d'une étude au niveau de clôtures. J'espère qu'elle arrivera très vite à terme et que l'on pourra ainsi en prendre connaissance. En ce qui concerne le projet des caméras, j'espère aussi que ce projet sera effectif rapidement.

Au niveau de Securail, vous indiquez que des agents assermentés vont être engagés. Pouvez-vous éventuellement m'indiquer leur

Centreur de bewakingscamera's zijn geplaatst. Op de treinen die door de regio Centre rijden, voeren de bewakingsdiensten nu al een bijzonder toezicht uit.

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

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

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

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

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

nombre? Vous avez cité le nombre de membres de la police fédérale, vous avez également parlé des membres de B-Security mais lorsque vous parlez de la décision prise le 30 avril pour Securail, vous ne précisez pas le nombre d'agents assermentés qui seront recrutés. Il me semble que c'est important.

04.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il y aura environ 250 agents assermentés.

04.04 **Minister Johan Vande Lanotte**: Ongeveer 250.

04.05 **Colette Burgeon** (PS): J'espère que ces mesures permettront d'éviter des incidents tel que celui du 13 juin dernier. Je serai attentive à cette étude et à ce projet pour savoir si cela peut aboutir à quelque chose de concret.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

05.01 **Richard Fournaux** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, je voudrais d'abord faire une petite correction. C'est par habitude ou par erreur, comme vous voulez, qu'on a qualifié mon intervention d'interpellation et que c'est dès lors passé en Conférence des présidents. Je ne souhaite pas faire une interpellation. On me dit que c'est trop tard pour la transformer en question. Je ne déposerai pas de motion, quelle qu'elle soit, à la fin de ce petit débat.

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

Monsieur le ministre, nous sommes, en qualité de parlementaires ou parfois, pour certains, de mandataires locaux, sollicités par des postiers ou plus encore par des citoyens qui s'interrogent sur l'avenir de La Poste et des services qui sont dispensés par cette entreprise, qui est toujours une entreprise publique. Même si je suis de ceux qui pensent qu'il faut un certain temps pour adapter une entreprise publique comme celle-là à de nouvelles méthodes de gestion, il est quand même de notre devoir de se poser des questions ou de s'interpeller.

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

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

Je souhaite vous poser trois questions.

La première concerne le système Georoute qui a déjà suscité pas mal de débats. Je ne reviendrai pas sur l'opportunité ou sur le fond du problème mais plutôt sur la problématique de l'évaluation dans la mise en place de ce système. Il est prévu qu'une évaluation pourra être mise en œuvre par La Poste elle-même. Je voudrais connaître les délais dans lesquels cette évaluation pourra se faire. La Chambre, d'une manière ou d'une autre, pourrait-elle être informée de son résultat?

Ma deuxième question vise la politique d'investissement de La Poste, plus particulièrement en ce qui concerne les centres de tri. On sait qu'une série de centres de tri qui sont actuellement en activité ont été implantés il n'y a pas si longtemps. A l'époque, des remarques avaient déjà été formulées sur l'opportunité de l'implantation de tel ou tel centre de tri. Aujourd'hui, on remet en cause certaines de ces

implantations et on va réaliser de nouveaux investissements. Je me fais ici le relais de certaines personnes qui travaillent au sein de La Poste et qui se posent eux-mêmes des questions sur la crédibilité de ces nouveaux investissements. Ne risque-t-on pas de connaître le même problème que celui qui s'est posé voici quelque temps avec des investissements qu'on pourrait regretter d'avoir entrepris, qui plus est si nous sommes à l'aube d'une nouvelle restructuration au sein de La Poste?

Et j'enchaîne sur ma troisième question. Même si on n'en parle pas officiellement, dans les médias ou à la Chambre, on parle de plus en plus dans les couloirs d'une possible privatisation, en tout cas partielle, de La Poste. On parle même de négociations qui pourraient être déjà entamées avec d'éventuels partenaires étrangers.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous donner des informations concernant ces éventuels contacts ou accords qui pourraient intervenir avec des partenaires étrangers?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Fournaux, en ce qui concerne le système Georoute, un processus d'évaluation continue est en cours, c'est-à-dire que l'on a mis le système en œuvre, on constate ce qui doit être modifié et on procède aux adaptations. Je suis d'accord pour dire qu'en fin d'année, une évaluation globale devra être réalisée afin de voir les implications au niveau des résultats, du service, des coûts et de l'égalité de tout le personnel concerné par ce travail. Cette évaluation globale sera nécessaire.

Il faut savoir qu'une réorganisation des services doit avoir lieu pratiquement tous les deux ou trois ans. Par le passé, c'était le cas. Une des raisons pour lesquelles le système Georoute implique un changement tellement radical aujourd'hui, c'est que rien n'a été adapté au niveau du service au cours des 5 ou 6 dernières années. En fait, on attendait la mise en œuvre du système Georoute. Pendant ce temps, si des maisons étaient démolies ou si de nouveaux quartiers étaient construits, il n'en était pas toujours tenu compte dans la répartition des endroits où devaient se rendre les facteurs. Aujourd'hui, nous disposons d'un outil qui, je le répète, fera l'objet d'une évaluation en fin d'année.

La question concernant les centres de tri est légitime, je l'ai d'ailleurs posée à maintes reprises déjà à la direction de La Poste. Nous avons discuté clairement de la nécessité de disposer de centres de tri. Il découle de ces entretiens que le système de tri changera assez sensiblement dans le futur. Actuellement, La Poste centralise le courrier et le répartit ensuite entre les différents bureaux où les facteurs le trient. Pour l'avenir, il est clair que l'on devra opter pour un système où le centre de tri fera la répartition par facteur. Ce n'est plus dans le bureau de poste local qu'il faudra effectuer ce tri. A l'étranger, des essais sont en cours: non seulement le tri est effectué par facteur mais le courrier est également trié pour le facteur dans l'ordre où il doit le distribuer. Ainsi, le facteur reçoit dans son bureau tout le courrier dans l'ordre où il doit le distribuer. Nous n'en sommes pas encore arrivés là!

Autrement dit, le travail effectué par le centre de tri ne se fera donc pas uniquement via le numéro postal, mais aussi via les facteurs.

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

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

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

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

Dans cette perspective, il sera nécessaire de moderniser le système. Pour le moment, le centre de tri comprend différents étages, construits dans des zones très limitées, ce qui sera très difficile à gérer dans le futur. Je me suis laissé convaincre de la nécessité de la modernisation. J'espère que ceux qui m'ont convaincu avaient raison. Mais je peux d'ores et déjà dire que de nombreuses postes étrangères ont déjà adopté ce système. Dans de nombreux cas, le tri est effectué automatiquement via l'informatique et non pas mécaniquement comme c'est encore notre cas. Il est clair que c'est là une différence importante.

beslissing is nog niet gevallen.

En ce qui concerne le nouveau partenaire, mon analyse a toujours été très claire: pour assurer son avenir, La Poste doit investir. Il est certain que les investissements en informatique, en matière de modernisation seront importants. L'Etat a accordé 300 millions d'euros de capital nouveau. Mais il faut savoir que c'était la dernière fois.

En effet, à l'avenir, l'Europe n'acceptera plus que nous procédions à une telle augmentation de capital. La seule façon d'augmenter le capital sera de faire appel à un partenaire privé. Cela dit, la décision n'est pas prise. Nous allons procéder à une évaluation en la matière. La Poste va dresser son plan d'entreprise, comme chaque année. Dans le cadre du plan d'entreprise de cette année, nous avons demandé à La Poste de donner au gouvernement une évaluation sur l'opportunité ou non de faire appel à un partenaire stratégique et, le cas échéant, sur la manière de le faire. En fin d'année ou au début de l'année prochaine, nous devrions disposer d'un rapport sur la manière de procéder. C'est seulement alors qu'une décision pourra être prise. Mais je répète qu'une augmentation de capital nécessitera l'intervention de fonds privés.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

06.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, sur votre initiative, le Conseil des ministres d'Ostende des 20 et 21 mars derniers a approuvé un phasage et un financement du réseau express régional dit RER par train jusqu'en 2010. Il a également donné son accord pour prendre en charge le déficit d'exploitation de cette première phase. Rappelons que le RER a pour objectif d'élaborer une offre de connexions urbaines rapides par train, tram et bus dans un rayon d'environ 30 kilomètres autour de Bruxelles. Il constituera donc une alternative intéressante à l'automobile et permettra, à terme, d'accroître la mobilité et de diminuer sensiblement la pollution de l'air à Bruxelles et dans ses alentours.

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

S'il semble acquis que la première ligne radiale, la ligne Braine-le-Comte – Termonde entrera en exploitation avant le mois de décembre 2006, plusieurs points demeurent néanmoins obscurs et j'espère que vous pourrez les éclaircir aujourd'hui. Tout d'abord, les lignes radiales.

Tegen 2006-2007 zijn vanuit 's Gravenbrakel op de radiaallijn 's Gravenbrakel-Brussel-

Selon la convention visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional approuvé le 4 avril 2003 par les ministres fédéraux et régionaux concernés, il était prévu d'exploiter à court terme deux premières lignes radiales: Braine-le-Comte – Bruxelles – Termonde et Grammont - Enghien – Hal – Malines. Dans les comptes rendus publics du Conseil d'Ostende, il est fait référence aux lignes vers Malines, Louvain, Ottignies – Louvain-la-Neuve et Braine-l'Alleud. On ne mentionne plus le tronçon Grammont – Enghien – Hal – Bruxelles. Qu'en est-il donc du devenir de la seconde ligne radiale? Est-elle abandonnée ou seulement postposée?

Ensuite, je voudrais évoquer la fréquence. Le but du RER est d'attirer un nombre conséquent de passagers supplémentaires qui utilisent pour le moment l'automobile. Or, à l'horizon 2006-2007, seules deux navettes, au lieu des quatre initiales, sont prévues désormais au départ de Braine-le-Comte sur la ligne radiale Braine-le-Comte – Bruxelles – Termonde. En desservant les gares de la ligne 96, cette relation sera pourtant l'axe principal d'arrivée dans Bruxelles pour les habitants du Hainaut. L'offre RER est-elle donc complémentaire aux liaisons ferroviaires classiques de la SNCB qui transitent par Braine-le-Comte (IC-F Quiévrain-Bruxelles-Liège, IR-J Quévy-Bruxelles Aéroport, IR-L Binche-Louvain-la-Neuve) ou s'y substitue-t-elle?

Enfin, j'évoquerai le site propre. À l'heure où je vous interroge, monsieur le ministre, les autorités politiques brainoises, et singulièrement l'échevinat de l'aménagement du territoire et de la mobilité, sont dans l'ignorance complète des projets de la SNCB sur leur sol. Or, des travaux d'aménagement de parkings et de voiries seront nécessaires. Vous n'ignorez pas la lourdeur et la complexité des procédures en matière d'aménagement du territoire. Quand la SNCB va-t-elle prendre contact avec les autorités communales locales?

La mise à quatre voies du tronçon Bruxelles-Hal est terminée. Est-il également envisagé de porter le tronçon Hal-Braine-le-Comte à quatre voies? Est-il prévu de créer une gare RER spécifique à l'arrière de la gare SNCB, à l'emplacement des anciens ateliers de réparation du matériel ferroviaire, actuellement en friche?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame Burgeon, la SNCB élabore actuellement son nouveau plan de transport dont la mise en œuvre est prévue en décembre 2006. A ce même horizon et en complément de l'offre mentionnée ci-dessus, la SNCB augmentera la fréquence de ses relations suburbaines de ou vers Bruxelles – type RER – là où la capacité de l'infrastructure le permettra.

Qu'a-t-on fait exactement? On a d'abord élaboré le plan d'investissement 2004-2007. Ensuite, on s'est posé la question de savoir ce que l'on pouvait faire pour le RER. Nous avons été très pragmatiques. Nous avons examiné les investissements à réaliser jusqu'en 2007 et étudié les possibilités pour le RER jusqu'en 2009-2010, sachant que pour avancer et connaître les différentes possibilités, il fallait avoir connaissance des investissements pour 2008-2009-2010. Une fois l'investissement décidé, on a examiné le maximum que l'on pouvait faire pour le RER. Cette question a fait l'objet notamment du Conseil des ministres d'Ostende.

Dendermonde slechts twee in plaats van vier pendeldiensten gepland. Komt het GEN-aanbod in de plaats van het klassieke NMBS-aanbod of vormt het een aanvulling ervan?

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

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

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

De NMBS is van plan in de komende maanden contact op te nemen met de gemeentebesturen

Concrètement, la fréquence sera de deux trains RER par heure, tout au long de la journée, sur les lignes radiales non affectées par les travaux – il y aura des lignes en travaux où l'on ne pourra pas passer. La fréquence RER sera atteinte dans les heures creuses à partir de 2006, ce qui est une offre complémentaire. Dès décembre 2008, la mise en service progressive du matériel roulant spécifique – en 2006, ce n'est pas le matériel spécifique qui roulera, c'est du matériel un peu adapté, amélioré mais classique – devrait permettre une montée en charge de l'exploitation RER en fonction des plannings de réalisation des travaux d'infrastructure et de livraison des rames RER. Ainsi, la fréquence de quatre trains par heure de pointe et la desserte de toutes les lignes prévues seront atteintes progressivement. Cela prendra un peu de temps. On ne peut pas faire tout simultanément.

La SNCB prévoit d'entrer en contact avec l'administration communale et les instances compétentes en matière d'urbanisme dans les prochains mois. Il n'est pas envisagé de porter à quatre voies le tronçon de la ligne Braine-le-Comte – Hal. Il n'est pas prévu non plus de créer une gare RER spécifique à Braine-le-Comte. Les voies et quais 1 à 4 sont tout à fait aptes à remplir la fonction de terminus RER, moyennant l'adaptation de la hauteur des quais. Cette adaptation est prévue.

06.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Si je constate que les choses n'avancent pas, je ne manquerai pas de vous interroger à nouveau dans les mois, voire les années à venir.

en de instanties die bevoegd zijn voor ruimtelijke ordening. Het traject 's Gravenbrakel-Halle zal niet op vier sporen worden gebracht en er bestaan evenmin plannen om een specifiek GEN-station in 's Gravenbrakel te bouwen.

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

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

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

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

07.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais revenir un instant sur les effets de l'application des "trois paquets ferroviaires" prévus à l'horizon 2010. Je suis déjà intervenue sur les premier et deuxième paquets, chaque fois dans le souci, bien entendu, de maintenir un service public de qualité, de préserver la sécurité sur notre réseau ferroviaire et de veiller aux conditions de travail des membres du personnel.

07.01 Camille Dieu (PS): Tegen 2010 wordt het spoor geliberaliseerd. Een eerste reeks maatregelen, die sinds 15 maart 2003 wordt uitgevoerd, houdt onder meer de openstelling van meer dan 50.000 kilometer van het Europese netwerk voor vrachtovervoer in. Met het oog op de leefbaarheid en de werkbaarheid van dat netwerk werd een aantal maatregelen genomen: er werd gekozen voor een gemeenschappelijk veiligheidsbeleid, voor interoperabiliteit en voor de toetreding tot de intergouvernementele organisatie voor het internationaal

Les importantes mesures du "premier paquet", d'application depuis le 15 mars 2003, impliquent l'ouverture de plus de 50.000 km de voies ferrées du réseau transeuropéen du fret. Le réseau devrait s'ouvrir totalement en 2008 pour les marchandises, en 2010 pour les passagers. Au-delà de ces dispositions, divers moyens ont été utilisés pour tenter de rencontrer au mieux les conditions de viabilité et de faisabilité de ce réseau:

- approche commune de la sécurité,
- principe de l'interopérabilité,
- agence pour la sécurité et l'interopérabilité,
- adhésion à l'OTIF,

- droits des passagers,
- certification des conducteurs, etc.

Par rapport à cet arsenal de mesures, marquées du sceau de la compétitivité, diverses questions commencent à se poser, notamment dans le cadre du "troisième paquet ferroviaire", c'est-à-dire l'ouverture du transport des passagers et la mise en concurrence de notre trafic avec le trafic international, ceci avec l'introduction du cabotage pour notre trafic national.

Une des raisons invoquées par la Commission est la nécessité de faire baisser les coûts des trains internationaux comparés à ceux des compagnies aériennes "low cost". Voici à mon sens quelques questions pertinentes:

1. Lorsqu'on parle d'égalité de modes de transport, parle-t-on aussi d'égalité en termes de coûts des infrastructures?
2. L'équilibre entre les lignes rentables et non rentables n'est-il pas fragilisé, en particulier en regard des missions de service public?
3. Ne risque-t-on pas, à terme, de faire éclater la cohésion interne dans notre système national et international?
4. Quelles pourraient être les conséquences pour le personnel en termes d'emploi, de conditions sociales, etc.?

En dehors du cadre européen, je m'interroge sur les disparités possibles qui pourraient être introduites au niveau des Régions, notamment en termes d'octroi de la gratuité du transport à certaines tranches de la population active, ce qui, en soi, est louable. Si nous ne sommes pas sur la même longueur d'ondes entre les différentes Régions, comment garantir l'équilibre interrégional dans l'offre des capacités de services?

07.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, d'abord au sujet de l'égalité des infrastructures, il est vrai que si le Livre blanc de septembre 2001 a clairement expliqué vouloir favoriser un basculement du trafic vers des modes plus écologiques, notamment le mode ferroviaire, les initiatives prises jusqu'à présent par la Commission n'ont pas été très convaincantes. En France, par exemple, les infrastructures font que l'attractivité du transport ferroviaire est en diminution. Le trafic par camions est comparativement devenu plus attractif. Il existe donc un problème, une menace, dans ce sens que si l'on désire promouvoir le transport ferroviaire, surtout pour des raisons écologiques, il faudra accepter que des prix réduits encouragent ce mode de transport.

Vous demandez si l'équilibre entre lignes rentables et non rentables n'est pas fragilisé. Je pense que le contrat de gestion peut aller assez loin, tout dépend de ce que l'Etat veut bien payer et pour quoi. La libéralisation, le troisième paquet, cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas définir des missions de service public. Dans ce cas, l'Etat doit y contribuer: tout a un prix. Si l'Etat désire garder des lignes non rentables, c'est possible; si ce ne l'était pas, il n'y aurait plus de lignes vu qu'aucune ligne n'est actuellement rentable, et très peu dans le futur étant donné le coût de ce type de transport. A ce sujet, je suis moins inquiet.

spoorvervoer (OTIF); daarnaast was er aandacht voor de rechten van de reizigers en werd beslist dat de treinbestuurders over een certificaat moeten beschikken.

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

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

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

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

Het derde "pakket" impliceert niet de afschaffing van de opdrachten van openbare dienst, maar de Staat moet een bijdrage leveren.

Vous demandez si nous assistons à un éclatement du système du transport national, local et international. Eclatement est un peu fort, mais il est clair que le marché accueillera des acteurs très diversifiés. M. Devlies m'a interrogé sur les Allemands qui créent une ligne de l'Allemagne vers Bruxelles. Nous aurons évidemment davantage d'acteurs sur le terrain. La SNCB sera un des opérateurs parmi d'autres. L'un se positionne déjà sur le marché du fret – c'est Dillen et Lejeune -, une entreprise qui se charge surtout du trafic de fret partant de ports comme Anvers. Il est certain que les intervenants seront plus nombreux, je le répète, mais il serait exagéré de parler d'éclatement. Le transport intégré, en tant que transport monopolistique, risque cependant de ne plus exister.

En ce qui concerne le personnel, je pense que le pire est de ne pas pouvoir s'adapter. Il y aura une concurrence accrue. La libéralisation du transport vers les ports par exemple se fera dans une ambiance commerciale. Nous sommes dans une situation assez difficile: la moitié du transport ferroviaire de fret se fait au départ de Gand et d'Anvers. Cela signifie que si un opérateur se lance dans ces deux sites, il sera assez menaçant.

Nous devons donc nous adapter assez vite mais cela ne veut pas dire que c'est impossible. Cela ne veut pas dire non plus que le personnel sera victime de cette adaptation. Il faut que tout le monde essaye d'aller le plus loin possible dans la négociation afin de garder une entreprise forte qui reste un bon employeur pour son personnel. Ce ne sera pas facile mais c'est faisable.

Il y a également des éléments positifs. On constate que le trafic de fret est en progression, malgré le fait que nous ayons augmenté les prix. Les recettes sont dès lors en hausse et c'est une évolution intéressante dans la mesure où nous gagnons des parts de marché, ce qui était le but du gouvernement. Donc, au niveau ferroviaire, il y a des perspectives de croissance pour le futur.

Je ne comprends pas votre question concernant les Régions. L'octroi de la gratuité des transports se passe au niveau fédéral, donc elle s'applique à tout le monde sauf s'il s'agit d'entreprises régionales.

07.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, vous avez essayé de me répondre le plus complètement possible, avec les informations dont vous disposez aujourd'hui. Je ne suis pas du tout rassurée quant à l'avenir et les organisations syndicales non plus.

En effet, il ressort des questions posées que la concurrence qui n'entraîne pas forcément une diminution des coûts nous posera problème. Vous avez reconnu qu'il existe une menace à cet égard. C'est pourquoi nous devons vraiment être très vigilants pour protéger ce que nous avons encore aujourd'hui. Le personnel est inquiet quant à son avenir, et il me semble normal qu'il le soit dans une telle perspective. Vous avez parlé du Livre blanc et vous avez cité l'exemple de la France où l'on n'a pas constaté une augmentation de l'utilisation du rail mais, au contraire, une augmentation du transport par camions. Tout est vraiment très flou. Comme je l'ai dit, il nous faudra continuer à être vigilants et essayer de préserver au maximum ce que nous avons. Je ne pense pas que la libéralisation soit vécue comme un bien pour les gens en général.

Het gaat wat te ver om te beweren dat het vervoer versnipperd wordt. Het staat echter vast dat er meer "actoren" zullen zijn en dat er dus geen monopolie meer zal bestaan. De NMBS zal nog slechts één van de operatoren zijn.

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

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

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

liberalisering door de mensen als
positief wordt ervaren.

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

*La discussion des questions et interpellations se termine à 15.28 heures
De bespreking van de vragen en interpellaties eindigt om 15.28 uur.*