



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

**lundi**

**25-10-2004**

**Après-midi**

**maandag**

**25-10-2004**

**Namiddag**

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	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)	CRIV	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)
PLEN	séance plénière	PLEN	plenum
COM	réunion de commission	COM	commissievergadering

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

## SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'incidence du budget 2005 sur la politique

## INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de weerslag van de

d'investissement de la SNCB" (n° 3984)		begroting voor 2005 op het investeringsbeleid van de NMBS" (nr. 3984)	
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les effets de la reprise de la dette de la SNCB" (n° 4084)	11	- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de overname van de schuld van de NMBS" (nr. 4084)	11
<i>Orateurs:</i> <b>Olivier Chastel, Camille Dieu, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> <b>Olivier Chastel, Camille Dieu, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution de journaux par La Poste" (n° 3943)	16	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitreiking van kranten door De Post" (nr. 3943)	16
<i>Orateurs:</i> <b>Eric Massin, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> <b>Eric Massin, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travailleurs avec un contrat de durée déterminée de La Poste" (n° 3944)	19	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de contracten van bepaalde duur bij De Post" (nr. 3944)	19
<i>Orateurs:</i> <b>Eric Massin, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> <b>Eric Massin, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la future desserte ferroviaire suburbaine de la région d'Anvers" (n° 4026)	20	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomstige voorstedelijke treinbediening voor de Antwerpse regio" (nr. 4026)	20
<i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte</b> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte</b> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	

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

du

LUNDI 25 OCTOBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 25 OKTOBER 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.  
La séance est ouverte à 14.27 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

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

**01.01** **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, voici quelque temps, on avait déjà évoqué la disparition plus que probable des petites gares jugées inutiles par la SNCB. Cette dernière avait précisé que le trafic ferroviaire continuerait normalement et que les trains s'arrêteraient toujours à ces endroits, mais qu'il ne serait donc plus possible pour les navetteurs d'acheter d'y acheter leur titre de transport.

Une étude récente, dont quelques résultats ont été publiés dans la presse, présente un panorama bien plus inquiétant encore. Cette étude révèle, en effet, que plus de 200 gares sur les 530 que compte le réseau, les moins fréquentées de la SNCB, ne représentent que 2,8% du trafic de la société. En clair, cela signifie que l'essentiel de l'activité de l'entreprise concerne les autres gares et, en premier lieu, les gares des grandes villes.

L'article évoque aussi la concurrence qui pourrait arriver sur le réseau. L'audit révèle ainsi qu'un opérateur concurrent pourrait présenter des coûts de 30 à 40% moindres que ceux de la SNCB.

A travers les résultats de cette étude, on imagine que la SNCB pourrait opter pour un scénario assez catastrophique consistant en une desserte réservée au trafic de masse, qui impliquerait des trains plus nombreux et plus rapides sur les grands axes, mais aussi la fermeture de petits axes peu fréquentés et guère très rentables.

Cette hypothèse est évidemment effrayante. On imagine le scénario catastrophe pour les navetteurs qui voient en la proximité de leur petite gare, où ils peuvent se faire délivrer un titre de transport, un avantage indéniable. Je suis, pour ma part, persuadée que fermer ces gares est une aberration. En ma qualité de bourgmestre d'une entité rurale, je vois combien la gare est nécessaire dans le paysage communal.

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

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

Dès lors, monsieur le ministre, je m'interroge sur l'avenir comme le font sans aucun doute les travailleurs de la SNCB et les usagers. Avez-vous plus d'informations à nous dévoiler quant au projet concret de la SNCB? Envisage-t-on vraiment de fermer les petites gares? Si c'est le cas, comment va-t-on recaser le personnel de ces petites gares? Quels moyens seront-ils mis en œuvre pour permettre aux navetteurs d'acquérir leur titre de transport plus facilement? Comment la SNCB va-t-elle pouvoir augmenter son trafic de l'ordre de 50% d'ici 2012 selon le plan financier qui a été présenté? Le projet de fermeture de ces petites gares ne va-t-il pas à l'encontre de ce plan prévoyant l'augmentation nécessaire du trafic? Est-il réellement possible que la SNCB se concentre sur ses huit lignes les plus rentables dont très peu concernent les villes wallonnes?

**01.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, madame Galant, j'ai ici une réponse quelque peu technique mais je vais aller à l'essentiel.

Premièrement, nous voulons augmenter sensiblement le nombre de voyageurs. C'est un objectif de la SNCB et c'est la raison pour laquelle on se concentre sur les investissements.

Deuxièmement, nous devons être prêts à changer de méthodologie pour certaines choses. Je me rends compte que la fermeture de guichets dans certaines gares entraîne beaucoup de protestations. Cependant, il faut être attentif au fait que les clients eux-mêmes désertent de plus en plus ces guichets: le nombre de tickets vendus est en diminution et la vente de cartes de type Go Pass, Rail Pass ou autres est en forte augmentation. Par exemple, il sera possible d'acheter ces cartes dans les magasins de journaux, ce qui est plus avantageux puisque plus accessible. En ce qui concerne les abonnements, il ne faut pas nécessairement les prolonger dans la gare elle-même, il y a d'autres solutions. De plus, la vente par internet connaît aussi un grand succès.

Je plaide donc pour la fermeture de guichets dans les gares mais à la condition qu'il y ait d'autres alternatives. Cela implique qu'il y ait aussi un changement dans l'attitude des clients, ce qui se produit actuellement. En réalité, nous sommes un peu plus conservateurs que les clients.

Je donne toujours l'exemple suivant. Je suis allé en Italie avec ma fille. Elle parle l'italien, moi pas du tout. On entre dans la gare pour demander mon billet au préposé: j'ai donc des problèmes de langue. Ma fille, qui connaît l'italien, ne fait pas comme moi: elle se dirige vers l'ordinateur et obtient son billet immédiatement. Les attitudes des clients changent. Il faut s'y adapter car les clients considèrent l'informatique comme un avantage. Garder le système existant n'est pas forcément la meilleure chose pour les clients.

Troisièmement, l'étude de Move concernant les petites gares a surtout été réalisée pour savoir où on en était. Je n'ai pas l'ambition de fermer beaucoup de gares ni de changer fondamentalement notre système à densité ferroviaire très élevée. Je pense qu'on doit le maintenir ainsi. Cependant, comme l'État devra sans doute payer pour cela, il faut savoir que la rentabilité du service intérieur n'est pas un objectif, ce n'est pas possible. Si on veut des transports en commun, on ne peut pas se baser sur la rentabilité. Mais il y a des

op de acht meest rendabele lijnen, waarop maar heel weinig Waalse steden liggen?

**01.02** **Minister Johan Vande Lanotte**: Ten eerste willen wij het aantal reizigers optrekken. Ten tweede moeten wij bereid zijn bepaalde zaken anders aan te pakken. De sluiting van loketten in sommige stations stuit op veel protest. Er melden zich echter almaar minder cliënten aan de loketten aan. Er wordt voorzien in alternatieve oplossingen, zoals de aankoop van reiskaartjes in krantenwinkels. De abonnementen moeten niet noodzakelijk in het station zelf worden verlengd. Ik pleit dus voor de sluiting van loketten in de stations, maar op voorwaarde dat er alternatieve oplossingen worden aangereikt.

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

Wij moeten streven naar een coherente, moderne en aan de nieuwe verzuchtingen van de cliënten aangepaste dienstverlening. Laten wij niet

limites, bien entendu. Nous mettons à peu près trois milliards d'euros dans la SNCB et on ne peut pas en mettre cinq. Nous ne disposons pas de cet argent-là. Nous devons donc utiliser l'argent de la manière la plus efficace possible. Il faut notamment investir dans les lieux non rentables qui donnent la plus grande possibilité d'augmenter le nombre de navetteurs. Cet exercice n'est pas facile. Je ne veux certainement pas aller trop loin dans cette efficacité mais j'ai besoin de savoir avant de décider.

C'est en ce sens que j'ai proposé que les auteurs de cette étude viennent discuter ici avec les parlementaires, peut-être la semaine prochaine. Je pense que ce serait intéressant. Les chiffres ne doivent pas effrayer, la réalité ne peut pas être effrayante, mais il faut examiner la situation. Je répète que le trafic intérieur n'est pas un service pour lequel la rentabilité doit être le critère dominant. Il en va autrement pour le cargo: vu la libéralisation, le secteur doit être rentable. C'est différent aussi pour l'international où il existe une concurrence et qui doit donc être rentable lui aussi.

Dans ce domaine également, il faut faire des choix. C'est mon intention, c'est ma vision. Agissons de manière telle que les services soient cohérents, modernes et adaptés aux nouvelles demandes des clients. Ne maintenons pas nécessairement la situation actuelle – nous nous trompons peut-être sur l'attitude de la clientèle.

Par ailleurs, en ce qui concerne le trafic intérieur, la rentabilité n'est pas le facteur dominant. Un service universel doit être fourni. Néanmoins, des choix doivent être faits le plus intelligemment possible.

**01.03** **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Cela m'intéressera de rencontrer les auteurs de l'étude. Je veillerai donc à l'agenda de cette commission.

Je suis d'accord avec vous en ce qui concerne la délivrance des tickets aux navetteurs. Je sais que les gens savent s'adapter aux changements. J'attire toutefois votre attention sur la situation des petites communes rurales dans lesquelles il n'est pas toujours évident de trouver d'autres solutions pour délivrer ces tickets de transport.

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

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

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

**02.01** **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les résultats pour les six premiers mois de cette année, diffusés par La Poste, sont plutôt encourageants. Ce service public affiche en effet une augmentation de 5,6% de son chiffre d'affaires, durant son premier semestre, par rapport aux six premiers mois de 2003. Je m'inquiète cependant de la diversification parfois très étonnante de ce service public. Je suis tout à fait consciente qu'il

noodzakelijk de huidige situatie in stand houden. Misschien vergissen wij ons over de houding van de cliënten.

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

**02.01** **Jacqueline Galant** (MR): De door de Post geboekte resultaten zijn bemoedigend. Toch maak ik mij zorgen over de diversificatie van die openbare dienst. Het feit dat de diensten van de Post nu voor de verspreiding

convient d'étoffer la gamme des services et produits, mais je crains que la multiplication à outrance n'entraîne un dérapage incontrôlable.

La multiplication des services ne risque-t-elle pas d'aller à l'encontre du service de qualité que La Poste peut offrir à ses clients?

La banque-assurance était déjà une offre risquée, mais la distribution par les services de La Poste des toutes-boîtes est vraiment une aberration. Selon moi, il existe déjà suffisamment de sociétés privées qui peuvent poursuivre cette distribution. Est-ce vraiment le rôle du facteur d'assurer ce service? Ne croyez-vous pas que l'installation du Géoroute les perturbe déjà suffisamment dans leurs tâches quotidiennes? Comptez-vous procéder à de nouveaux recrutements pour assurer ces nouvelles missions?

**02.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Madame Galant, je connais vos questions. En effet, j'ai eu l'occasion de rencontrer une quinzaine de facteurs, avant les élections, durant les mois de janvier et février et, à chaque fois, ils m'ont dit la même chose, à savoir qu'ils étaient des facteurs et non des distributeurs de publicités. Malheureusement, j'ai dû leur rétorquer que ce qui était peut-être vrai dans le passé ne le sera plus dans le futur. La Poste connaîtra une augmentation du volume des publicités et des paquets ainsi qu'une diminution, estimée à 3% par an, du volume du courrier normal – les lettres.

C'est en raison de l'augmentation des envois sans adresse, c'est-à-dire des publicités, que les chiffres de La Poste sont meilleurs; c'est le seul marché à être en réelle augmentation. Si l'on devait laisser ce marché au secteur privé, il est clair que La Poste n'aurait aucun futur. Si certaines grandes entreprises devaient envoyer leurs factures par e-mail par exemple, cela aurait une répercussion très importante. Il faut remarquer qu'à l'heure actuelle, la publicité par e-mail (les spams) est en difficulté car il y en a trop. Étonnamment, la publicité sur papier augmente en importance. Auparavant, La Poste était presque absente de ce marché pourtant rentable puisque le facteur effectue de toute façon sa tournée. Pour les entreprises autres que La Poste qui doivent effectuer une tournée uniquement pour la distribution de publicités, c'est moins rentable.

Comme je l'ai déjà dit aux intéressés, je n'y peux malheureusement rien.

Par ailleurs, c'est du succès rencontré par la publicité que dépendra la bonne santé de La Poste. En effet, au mois de décembre dernier, il avait été annoncé qu'il était nécessaire que La Poste équilibre son budget. Or, il s'avère que, pour cette année-ci, elle enregistre un profit.

Il faut que les facteurs sachent que nous avons conscience que nous leur demandons beaucoup d'efforts. La Poste a effectivement fait l'objet d'un certain nombre de réorganisations (Géoroute, publicités), mais après avoir connu un déficit pendant trois années – or chacun sait qu'une entreprise en déficit ne peut perdurer –, elle enregistre, cette année, un bénéfice. Sa situation est donc meilleure qu'il y a un an. Tel est le message qui doit être envoyé aux facteurs. Il est certain que les réorganisations ne les satisfont pas, mais c'est l'évolution du marché qui veut que le volume du courrier diminue et que les publicités augmentent. Telle est la réalité.

van huis-aan-huisbladen zorgen, is absurd. Volgens mij zijn er genoeg privé-bedrijven die daarvoor kunnen instaan. Behoort deze taak werkelijk tot de opdracht van de postbode? Denkt u niet dat de invoering van het Georoute-systeem het hen al moeilijk genoeg maakt? Bent u voornemens om tot nieuwe aanwervingen over te gaan om deze opdrachten te kunnen vervullen?

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

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

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

Je comprends le développement économique que vous préconisez mais il serait peut-être utile de communiquer une note spécifique aux facteurs sur ce dossier. Tous les matins, je me rends à la poste de ma commune et, tous les matins, ils rouspètent sur les monticules de publicité à distribuer.

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

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

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

**03.01** **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en règle générale, dès qu'une voirie surplombe une voie ferrée ou jouxte celle-ci, des barrières ou des grillages sont installés afin de prévenir tout accident. A certains endroits cependant, ces balises de sécurité sont inexistantes ou défailtantes.

En tant que bourgmestre, j'avais avisé les services de l'infrastructure de la SNCB de l'inexistence de barrières de sécurité. Il m'a été répondu qu'il était du devoir de la commune de se charger de la mise en place de celles-ci. La SNCB étant propriétaire du terrain, je crois pourtant qu'il lui appartiendrait plutôt de veiller à la sécurité des citoyens sur sa propriété et, dès lors, d'agir en bon père de famille.

Pouvez-vous préciser les modalités en la matière? En outre, au cas où un accident se produirait à cet endroit, qui serait tenu pour responsable? La SNCB ne dispose-t-elle pas d'un budget à ce niveau? Qui est chargé d'assurer l'entretien de ces barrières ou de ces grillages?

**03.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Madame Galant, j'ai ici une réponse de la SNCB très convaincante au niveau juridique. Je propose néanmoins d'organiser une réunion entre la SNCB et votre commune pour trouver une solution. Si nous abordons maintenant le problème sous l'angle juridique, nous n'allons pas en sortir.

Je crois qu'il est toujours possible de trouver un compromis visant à augmenter la sécurité. Je m'engage donc à organiser cette réunion avec les responsables de la SNCB.

**03.03** **Jacqueline Galant** (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

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

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

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

**03.03** **Jacqueline Galant** (MR): Waarvoor dank.

De **voorzitter**: Mijnheer Goutry is er niet. Zijn vraag (nr. 3892) wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Het

is de tweede keer dat hij er niet is.

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

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

**04.01** **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis quelques semaines déjà, le climat social se détériore à la SNCB et les représentants syndicaux dénoncent le manque de concertation sociale au sein de l'entreprise et la volonté de la direction de ne pas respecter ses engagements en ce qui concerne la réduction programmée des effectifs de la société.

L'actuel plan de restructuration de l'entreprise prévoit que les effectifs doivent passer, d'ici fin 2005, de 42.000 à 38.000 agents. La presse a relayé les inquiétudes exprimées par le personnel notamment sur le fait que la SNCB ne respecterait pas ses engagements précis et procéderait à une réduction complémentaire d'effectifs.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer quels sont les éléments précis, à votre connaissance, sur lesquels reposent les discussions en matière de réduction des effectifs de la SNCB?

**04.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, les mesures d'amélioration opérationnelles qui visent l'augmentation de la productivité et nécessitent l'adaptation du cadre du personnel ont été fixées dans le plan Move; ce dernier prévoyait que le chiffre de 38.000 agents devrait être atteint fin 2005.

Pour le moment, il n'est pas question de réduction supplémentaire. L'accord pour 2004/2005 prévoit 38.000 agents. Aucun licenciement n'est prévu; des départs naturels sont envisagés et un plan de départs anticipés est mis en place. Bien entendu, il faut que les postes vacants soient comblés par des mutations internes et par des réaffectations du personnel se retrouvant temporairement excédentaire, ceci se faisant avec un accompagnement. C'est à ce niveau que des difficultés ont été rencontrées, la mobilité demandée n'ayant pas été nécessairement bien accueillie. En effet, des réticences ont été exprimées.

(...)

Si nous voulons augmenter la rentabilité et la productivité sans recourir à des licenciements, il faudra accepter une certaine mobilité. Sans cela, il est clair que l'on ne pourra pas gérer la situation de manière correcte et sociale. A cet égard, je souhaite que le personnel fasse preuve d'une certaine volonté.

On fait beaucoup d'efforts en reprenant 7,4 milliards d'euros de dettes.

Les dotations ont été adoptées. Un effort substantiel a été fait. Notre volonté est de respecter le chiffre de 38.000 agents mais il faut que la mobilité demandée soit mieux rencontrée qu'aujourd'hui.

**04.03** **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, je remercie le

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

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

**04.03** **Olivier Chastel** (MR): Er

ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, si je vous ai bien compris, il n'y aura donc pas de réduction complémentaire du nombre d'agents, le seul problème subsistant étant un problème de mobilité.

vloeit dus geen extra personeel af, maar er doet zich een probleem voor met betrekking tot de personeelsmobiliteit.

**04.04** **Johan Vande Lanotte**, ministre: C'est exact.

**04.04** **Minister Johan Vande Lanotte**: Inderdaad.

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

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

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

**05.01** **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, au moment où la qualité du service postal belge pour l'acheminement du courrier est reconnue, cette performance de l'entreprise risque d'être ternie par le climat social actuellement tendu à La Poste. En effet, de nombreuses actions ont déjà été menées par le personnel pour lutter contre l'application du système Géoroute. La presse a récemment relayé les difficultés rencontrées par les services postaux, notamment – on en parlait en commission la semaine passée - dans la région de Tournai.

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

Aujourd'hui, les actions concernent la crainte exprimée par les syndicats que la direction de l'entreprise ne respecte pas l'ensemble des engagements pris dans le cadre de la convention collective de travail 2000-2004 qui organise le travail au sein de l'entreprise. Ces craintes visent en priorité la réduction du temps de travail. Cette disposition a déjà été reportée.

Dans quelle mesure cette négociation de la nouvelle convention collective de travail tiendra-t-elle compte des engagements pris dans le cadre de la convention collective de travail 2000-2004?

**05.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur Chastel, ma réponse sera claire. Certes, une convention de réduction du temps de travail a été conclue il y a quatre ans avec M. Rombouts, ramenant la durée des prestations de 38 à 36 heures par semaine. Hélas, il n'est pas possible de respecter cet accord. En effet, à long terme, l'impact s'avère élevé sur le chiffre d'affaires, sur les coûts. Cette différence de 2 heures représente environ 5% au niveau des salaires. Cette décision prise par M. Rombouts n'est, selon moi, pas la meilleure. Cela ne m'étonne pas, car nul n'ignore qu'il n'a jamais été mon gestionnaire préféré. De plus, elle n'est pas tenable.

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

Pour l'instant, des négociations sont en cours. Je comprends que les syndicats soient fou furieux. C'est normal. Lorsqu'un patron signe un accord et ne le respecte pas, il est normal que les syndicats ne soient pas heureux. C'est le moins qu'on puisse dire. J'ai rencontré les syndicats et la direction de La Poste. Je leur ai conseillé d'essayer de trouver un compromis sans leur promettre de faire exécuter cet accord sous peine d'être irresponsable.

In die situatie dragen de vakbonden een verpletterende verantwoordelijkheid.

De onderhandelingen gaan volgende week van start. Aan beide kanten stelt men zich al

Par ailleurs, le respect de ces accords mettrait fin aux possibilités de survie de La Poste. Cela, je ne peux le faire non plus. C'est une question de responsabilité.

Dans cette situation, j'estime que les syndicats font preuve d'une très grande responsabilité car, en réalité, on leur demande de revenir sur un accord.

J'espère que les négociations pourront commencer la semaine prochaine et qu'un accord sera conclu. Cela ne sera pas facile et je le comprends. J'estime en effet qu'il ne serait pas responsable de ma part d'affirmer que c'est possible. J'espère donc que la direction et les syndicats pourront trouver un compromis honorable qui ne mette pas en cause l'avenir de l'entreprise mais qui essaie de répondre – au vu des engagements pris – à certaines exigences légitimes du personnel.

Cette réponse est vague mais, pour l'instant, je ne veux pas me mêler des détails de ce dossier. J'ai l'impression que des progrès ont été réalisés dans les relations entre la direction et les syndicats et que les deux côtés laissent entrevoir modestement certaines ouvertures. Je crois que l'on pourrait aboutir à un accord dans les mois à venir. Si un accord est conclu, ce sera un très grand succès car tous les éléments sont présents pour un échec! C'est évident. Un accord a été conclu voici quatre ans pour faire certaines choses et on ne les exécute pas. Il ne faut pas être un très grand contestataire pour se plaindre de cette situation. Cette réaction est normale. A ce niveau, j'estime que les syndicats se conduisent de façon responsable pour aboutir à un accord.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De heer De Padt heeft zijn vraag (nr. 3923) ingetrokken.

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

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

**06.01** Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, la déclaration de politique générale du premier ministre, M. Verhofstadt, évoquait très clairement la situation de La Poste. Je me permets de citer exactement les propos tenus: "Afin de réaliser ses ambitions, La Poste, à l'instar de Belgacom, devra chercher un partenaire industriel stable par le biais d'un renforcement du capital avec des partenaires industriels stables qui disposent d'une vision à long terme clairement manifestée en matière de stratégie et d'emploi et d'une bonne santé financière. L'État disposera dans cette SA de droit public d'une participation majoritaire." C'est en ces termes que s'exprimait le premier ministre il y a peu.

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

Dans le contexte de la libéralisation du secteur postal et du développement d'un environnement de plus en plus concurrentiel en Europe, La Poste doit effectivement pouvoir s'adosser à un ou plusieurs partenaires solides et fiables qui lui permettent d'envisager sereinement son avenir. Plusieurs candidats ont manifesté par le

passé un intérêt pour un partenariat avec La Poste. Il me semble cependant que le critère qui devra guider le choix du ou des partenaires qui pourront participer au capital de l'entreprise ne doit pas être exclusivement l'apport financier que cette opération pourra créer.

Dans le contexte concurrentiel, l'entreprise a surtout besoin de s'associer à un partenaire industriel qui dispose d'une expertise suffisante pour contribuer à améliorer les services actuellement offerts par La Poste. La réorganisation et la modernisation des services imposent en effet des efforts constants en innovation, matériel et organisation du travail. Par analogie, ce fut un peu le cas quand on a réalisé cette opération pour Belgacom.

La Poste dispose-t-elle d'une évaluation de la valeur de l'entreprise? Quelle méthode sera appliquée pour affiner ce résultat dans le cadre de l'augmentation de capital? La Poste peut-elle nous informer sur les démarches actuellement entreprises pour solliciter d'éventuels candidats partenaires? Enfin, quelle complémentarité avec les services de La Poste ces différents candidats seront-ils susceptibles d'apporter? Quels seront les critères premiers qui guideront l'actionnaire et l'entreprise dans le choix du futur partenaire industriel?

**06.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, la décision a été prise au niveau du gouvernement: le partenaire industriel stratégique de La Poste sera choisi en fonction de sa volonté et de ses capacités à investir dans le futur de La Poste.

Cet argument financier important n'est cependant pas le seul. En effet, nous ne souhaitons pas vendre nos actions et nous allons augmenter le capital. Par exemple, si un partenaire veut investir 100 millions d'euros, il faudra comparer ce montant par rapport aux autres montants et permettre éventuellement à l'Etat d'augmenter également son capital.

La Poste a besoin de suffisamment d'argent pour pouvoir investir. Elle pourra survivre, et même bien vivre, pourvu qu'elle soit à la pointe aux niveaux technique et informatique. Sa méthodologie de travail évoluera probablement vers une automatisation spectaculaire tout en gardant le facteur comme point de contact humain. Il faut que tout le reste ou presque soit automatisé. Le tri, par exemple, doit être automatisé sous peine de devoir faire des économies au niveau des facteurs. Moderniser implique qu'il y ait des investissements, la capacité à investir dans La Poste sera donc un élément très important.

Un autre argument sera la connaissance du métier que peut apporter ce partenaire.

La Poste doit maintenant inventorier et planifier ses activités afin de pouvoir en discuter avec ce partenaire pour aboutir à un nouveau business plan. J'espère qu'au début de l'année prochaine, nous pourrons vraiment lancer l'appel d'offres, même si ce n'en est pas vraiment un, aux candidats intéressés.

Je sais que La Poste travaille actuellement sur ce dossier avec nos consultants. Je les pousse à aller plus vite que prévu car je pense que le moment est venu d'avancer. Je suis convaincu que, dès que les

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

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

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

discussions commenceront avec le nouveau partenaire, tous les plans d'entreprise devront être revus car ils devront tenir compte des intérêts de chacun.

En résumé, je suis favorable à une progression rapide de ce dossier; il s'agit de trouver un partenaire stable qui puisse investir dans La Poste, peut-être en même temps que l'Etat, pour en faire une entreprise tout à fait moderne, tout en privilégiant la distribution du courrier pour laquelle le contact humain reste très important.

**06.03 Olivier Chastel (MR):** Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, je note que l'on est à la recherche de moyens financiers supplémentaires pour investir dans l'entreprise et que l'Etat pourrait, à l'instar du partenaire industriel, augmenter son capital. Je note également que ce partenaire sera choisi pour qu'il apporte un vrai "plus" à l'entreprise.

Dans une de mes questions, je demandais si le capital actuel de l'entreprise avait déjà été évalué. Nous n'avons aucun chiffre. Disposez-vous d'un chiffre, même approximatif?

**06.04 Johan Vande Lanotte, ministre:** Je ne puis vous répondre aujourd'hui car il y a des divergences d'opinion à ce sujet. C'est beaucoup trop tôt.

**06.05 Olivier Chastel (MR):** Il y a quelques mois, chacun était d'accord pour dire qu'avant de rechercher un partenaire industriel, La Poste devait continuer à se réorganiser pour se présenter, en quelque sorte, comme une mariée, sous sa plus belle parure.

Cette réorganisation remporte-t-elle le succès escompté étant donné le temps nécessaire pour conquérir le partenaire?

**06.06 Johan Vande Lanotte, ministre:** Trois critères avaient été retenus: Géoroute, PostStation et le niveau de rentabilité.

PostStation est désormais réalisé. Géoroute le sera, au début de l'année prochaine plutôt qu'à la fin de cette année comme cela avait été prévu au départ. Un petit retard a été enregistré en raison de quelques journées de grèves. En ce qui concerne la rentabilité, nous savons aujourd'hui que La Poste enregistrera un bénéfice. Or l'année passée, elle accusait un déficit global de 60 millions d'euros. Il n'est pas exclu que le bénéfice pour cette année atteigne le même montant. Cela témoigne d'une évolution très importante!

Je rappelle que La Poste a enregistré un déficit important durant trois années consécutives. Nous sommes encore loin de la fin de l'année, pourtant nous pouvons déjà dire que le bénéfice sera très important. Je dis toujours aux facteurs que nous savons que nous leur demandons beaucoup d'efforts, mais que cela donne des résultats.

La Poste va se présenter aux partenaires stratégiques, non comme une entreprise qui présentait un déficit l'année dernière mais comme une entreprise qui a pu générer un bénéfice cette année. C'est tout à fait différent et c'est important. Je disais qu'il fallait d'abord rétablir la situation chez soi; je constate que c'est mieux que prévu. Cela ne

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

**06.04 Minister Johan Vande Lanotte:** Het is te vroeg voor precieze cijfers.

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

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

We vragen de postbodes belangrijke inspanningen te leveren maar die zijn dan ook lonend!

Natuurlijk is alles niet opgelost, integendeel.

signifie pas que tout est réalisé, loin de là. Mais il est préférable de gagner 60 millions d'euros que de les perdre. Comparons cela à un match de basket: on n'a pas gagné quand on a 15 points d'avance mais c'est néanmoins plus confortable pour la suite de la rencontre.

**06.07** **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

**07** **Questions jointes de**

- **M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conditions de la reprise de la dette historique de la SNCB" (n° 3981)**
- **M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'incidence du budget 2005 sur la politique d'investissement de la SNCB" (n° 3984)**
- **Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les effets de la reprise de la dette de la SNCB" (n° 4084)**

**07** **Samengevoegde vragen van**

- **de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorwaarden voor de overname van de historische schuld van de NMBS" (nr. 3981)**
- **de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de weerslag van de begroting voor 2005 op het investeringsbeleid van de NMBS" (nr. 3984)**
- **mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de overname van de schuld van de NMBS" (nr. 4084)**

**07.01** **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma première question concerne la reprise de la dette historique de la SNCB. À l'occasion de sa déclaration de politique générale du 12 octobre dernier, notre premier ministre indiquait que "début 2005, l'État reprendrait les dettes de la SNCB correspondant à sa dette historique au 31 décembre 1992, à savoir 7,4 milliards d'euros". Cette opération est liée à la réforme des structures ferroviaires de notre pays et entend répondre aux impératifs fixés par la Commission européenne dans le cadre du processus de libéralisation du transport ferroviaire en Europe. En effet, l'allègement de la dette de la SNCB va permettre à notre entreprise ferroviaire d'envisager la poursuite de la politique de modernisation de ses structures et de ses services dans un contexte beaucoup plus favorable.

En ce sens, je me réjouis de la décision prise par le gouvernement qui représente une garantie d'avenir pour la SNCB, ses employés, sa clientèle. L'effort consenti par le gouvernement est considérable puisqu'il représente une charge supplémentaire pour l'État de 7,4 milliards d'euros.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si le gouvernement compte compenser cette charge dans le cadre du budget 2005 et, si oui, de quelle manière? Quels sont les actifs de la SNCB qui pourraient être valorisés pour financer le fonds d'investissement ferroviaire? La valorisation de ces actifs ne sera sans doute pas suffisante pour couvrir cette reprise de 7,4 milliards d'euros transférés. D'autres opérations sont-elles envisagées dans ce cadre?

Ma seconde question vise l'incidence du budget 2005 sur les investissements de la SNCB. Toujours dans sa déclaration de politique générale, le premier ministre insiste sur le fait que la SNCB

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

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

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

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

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

doit se fixer des objectifs clairs et des priorités précises. Parmi celles-ci figure explicitement la politique d'investissement qui doit se poursuivre pour ce qui a trait au Diabolo, au RER et à la ligne Bruxelles-Luxembourg. L'importance primordiale du développement du RER pour l'ensemble des navetteurs du Nord et du Sud du pays qui se rendent à leur travail chaque jour n'est évidemment plus à démontrer. Je me réjouis donc que ces travaux soient retenus comme un investissement prioritaire.

La presse souligne cependant que certains investissements prévus par la SNCB dans le cadre du projet RER pourraient être reportés, puisque l'Etat n'entend intervenir que pour les travaux d'investissements qui sont effectivement prévus pour 2005. Or, la SNCB a déjà estimé le coût des retards dans les travaux à quelque 120 millions d'euros. Cela pourrait signifier que seuls les travaux relatifs au tunnel Schuman-Josaphat pourraient être réalisés, reportant d'autant les autres travaux relatifs au RER, puisqu'il s'agit de ceux qui ont pris du retard.

La question de la disparité entre le nord et le sud du pays, pour la prise en charge par l'Etat du déficit d'exploitation du RER, a même été évoquée. Pouvez-me dire ce qu'il en est exactement?

Il apparaît également que certains travaux pourraient être financés dans le cadre de partenariats public/privé. Ce système de financement ne risque-t-il pas de favoriser des projets tels que les travaux aux ports d'Anvers ou de Zeebrugge, au détriment du projet Eurocap-Rail qui doit améliorer la qualité de la liaison Bruxelles-Luxembourg?

La déclaration de politique générale souligne également que, tout en garantissant la continuité des services, la SNCB focalisera sa politique sur le transport rapide, ponctuel, qualitatif et pour de plus grandes masses sur des distances plus longues, et ce, à un tarif le plus faible possible. Cette politique ne risque-t-elle pas de réduire à nouveau les moyens devant être affectés à l'amélioration du service offert sur les lignes moins rentables? Nous avons déjà évoqué le sujet la semaine dernière et encore aujourd'hui. Pouvez-vous nous rassurer sur le fait que la SNCB disposera des moyens nécessaires à la réalisation des travaux jugés prioritaires pour sa politique de mobilité, à savoir les travaux d'investissement pour le RER en ce qui concerne, notamment, les lignes 161 et 124, mais également la poursuite active de la modernisation de la liaison Bruxelles-Luxembourg?

**07.02 Camille Dieu (PS):** Monsieur le ministre, ma question sera naturellement beaucoup plus courte que celle posée par M. Chastel. Elle représente une synthèse de ses deux questions.

L'impact en charge d'intérêts de la dette de la SNCB coûtera, nous le savons maintenant, quelque 300 millions d'euros à l'Etat. Pour la première année de remboursement, 200 millions seront couverts par la vente de divers actifs de la SNCB - c'est du moins ce que nous avons appris par la presse -, 57 millions proviendront de la réduction de la dotation d'investissement, 61,5 millions amputant la dotation RER.

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

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

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

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

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

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

En d'autres termes, il nous a été dit que, la première année de remboursement, l'Etat réalise une opération blanche. Et l'on peut comprendre que ce soit du pain bénit pour vous.

Cependant, permettez-moi de mettre en perspective ce choix de diminuer les masses budgétaires dans des domaines qui me semblent essentiels au moment où se joue la refonte du rail par application des règles européennes. L'investissement est primordial pour réussir à s'imposer sur l'échiquier européen, vous en conviendrez. D'autres enjeux sont aussi sous-jacents. Je pense à la problématique de la mobilité et à la mise à la disposition du citoyen dans des délais raisonnables, de l'outil RER. M. Chastel vient également de les évoquer.

Mes deux questions sont simples: ce grand chantier ne risque-t-il pas d'être victime de ces mesures d'étalement de l'échéancier? Ensuite, en l'absence d'intérêt du secteur privé pour la ligne Namur-Luxembourg, ne pensez-vous pas que le sud du pays va être pénalisé?

**07.03 Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, je vais essayer d'en terminer avec certains malentendus qui persistent et qui, malheureusement, sont nourris par certains responsables de syndicats.

Premièrement, les chiffres. L'investissement global de l'Etat dans la SNCB augmentera l'année prochaine de 7 à 8%. La globalité de la dotation va passer de 2 milliards 501 millions d'euros à plus ou moins 2 milliards 700 millions d'euros. Tenant compte du fait qu'un nombre d'actifs sont déjà acquis et pourront être vendus, cela reste néanmoins une augmentation de 7 à 8%. Il n'y a aucun autre budget de l'Etat qui progresse autant.

Je le dis clairement. J'espère que cela va être répété car lorsque je lis M. Damilot, dans certains journaux, il n'a pas l'air informé. Je vous répète: c'est 7 à 8%. Ce sont 200 millions d'euros en plus avec structurellement, une augmentation qui va encore avoir lieu, car la reprise de la dette s'étalera sur 2006 et 2007.

Le second élément est que le RER est un fonds dans lequel de l'argent a été versé les années passées. Le fonds paye les factures.

Pour l'année 2005, on y a versé provisoirement 51 millions d'euros venant du fonds RER en notifiant très clairement que ce montant, comme pour d'autres fonds, serait augmenté au fur et à mesure de la réception des factures. Dans le chiffre de 2,7 milliards, j'ai tenu compte d'environ 100 millions d'euros de factures à venir. Je n'en suis pas certain: selon les estimations maximales, 123 millions d'euros pourraient être dépensés. Cependant, je le répète, ce serait la première fois que nous recevions les factures comme prévu dans les estimations.

Il n'est pas exclu que l'on inscrive dans la loi-programme une disposition permettant de payer quand même la somme prévue pour cette année, même si les factures ne sont pas encore là. Les travaux avancent toujours moins vite que prévu: l'obtention de permis de bâtir, des expropriations, des réclamations (au niveau des normes de bruit par exemple) ralentissent l'évolution du RER.

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

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

De globale investering van de Staat ten gunste van de NMBS zal volgend jaar stijgen met 7 tot 8%. De algemene dotatie zal dus ongeveer 2,7 miljard bedragen. Geen enkele andere staatsbegroting kent een dergelijke stijging. Er komt bovendien een structurele verhoging aangezien de schuldovername zal gespreid worden over 2006 en 2007.

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

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

Les 123 millions étaient prévus dans le budget et étaient considérés comme réalistes par les services de la SNCB. Si des factures arrivent pour un montant de 123 millions, on les paiera; cela figure clairement dans les décisions du Conseil des ministres. Néanmoins, il n'est pas cohérent de se baser sur ce chiffre alors qu'on n'a jamais dépensé autant jusqu'à présent.

Je veux aussi mettre la SNCB sous pression: je n'ai pas envie de préciser un montant de remboursement maximum de factures alors qu'elles tardent à rentrer. Le montant initialement prévu sera augmenté quand les factures seront là.

Troisième élément, la dette est reprise complètement comme je l'ai dit. Elle pèsera cette année 100 millions, l'année prochaine 200 millions, ce qui représentera un total de 300 millions d'euros pour l'État. Le calcul que vous aviez fait, madame Dieu, portait sur deux ou trois dotations, mais le total pour la SNCB n'est sûrement pas du pain bénit pour le gouvernement. Cette année, nous dépenserons 200 millions en plus, ce n'est pas mince.

Quatrième élément, le financement alternatif. Nous avons d'abord fait le Diabolo qui est, pour le dire très clairement, non communautaire. Les Liégeois auront les mêmes bénéfices que les autres. On parle de l'aéroport national et donc les temps de voyage diminuent autant ici et là. C'est un dossier national.

Les décisions intervenues au sein du comité de concertation ont toujours été considérées comme étant au moins partiellement d'intérêt national, sauf en ce qui concerne le tronçon entre Anvers et l'endroit où s'effectue la déviation vers l'aéroport.

Les autres projets: Liefkenshoektunnel, Zeebrugge, le port de Bruxelles et Bruxelles-Luxembourg sont quatre projets de financement alternatif. Je ne vois aucune raison pour laquelle le secteur privé serait intéressé par l'un et pas par l'autre. En effet, les modèles à travailler sont différents. Nous avons systématiquement choisi des modèles possibles et rentables. Ainsi, si nous pouvons investir davantage que prévu dans l'accueil des voyageurs dans le sud du pays, c'est grâce au fait que nous libérons une partie du budget Bruxelles-Luxembourg pour pouvoir l'affecter, par exemple, aux gares de Charleroi ou de Mons.

Quel est l'intérêt de ces mesures? Le travail sur la ligne Bruxelles-Luxembourg est garanti. Certes, cela prend un peu de temps, car techniquement on ne sait pas travailler en même temps que les trains circulent sous peine de devoir annuler les passages de trains. Mais les gains réalisés se traduiront, notamment, par une amélioration dans certaines gares; ce qui n'était pas possible avec le budget d'origine est maintenant rendu possible. En Flandre, tel n'est pas le cas. Les gains réalisés au niveau du budget ne sont pas conséquents. Les travaux du Liefkenshoektunnel sont importants. Par conséquent, les gains réalisés permettent d'entreprendre lesdits travaux. Aucun autre montant ne doit être dégagé pour la mise en œuvre d'autres projets. De plus, la clef de répartition est globalement respectée.

La crainte d'une évolution différente au Nord et au Sud n'est pas très

vertraging op ten opzichte van het vooropgestelde tijdschema.

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

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

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

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

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

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

fondée, étant donné que nous avons préparé ce projet. Nous n'avons pas lancé un PPS (Public-Private Collaboration) sans avoir effectué une étude de faisabilité selon laquelle nous appliquons des systèmes différents pour l'un et l'autre. Dexia nous a, entre autres, guidés en ce qui concerne la liaison Bruxelles-Luxembourg. C'est un consultant étranger qui nous a aidés pour la réalisation du Liefkenshoektunnel. Il est, selon moi, important de réaliser ces projets très prioritaires et, en même temps, de pouvoir investir dans l'accueil de voyageurs ce qui, dans certaines gares, notamment en Wallonie, s'avère indispensable.

een wijziging van 1%.

Le comité de concertation se tiendra début novembre. Le nouveau plan d'investissement y sera établi.

Le niveau d'investissement, hors RER, ne bouge pratiquement pas. On constate peu de différences. A un moment donné, un plan d'augmentation de 65 millions d'euros avait été présenté. C'est vrai mais nous ne l'avons pas appliqué. Je n'ai pas les chiffres exacts ici mais je crois qu'il y a dix millions d'euros de différence entre l'année dernière et cette année (on passe de 833 à 823). La grande différence vient du fait qu'il était prévu en 2005 d'acheter des rames pour voyager vers les Pays-Bas pour un montant 57 millions d'euros, si mes souvenirs sont bons. On a abandonné cette idée car on va diminuer fortement le nombre d'achats pour le TGV vers Amsterdam ou Rotterdam. Par conséquent, ce montant d'environ 50 millions d'euros a pu être biffé du budget investissements 2005. Le reste des investissements est réparti sur des montants de 5 millions supplémentaires d'un côté, 10 millions en moins d'un autre. Tous ces chiffres ajoutés ou soustraits font qu'on passe d'un total de 833 à 823 millions. Je ne peux pas dire qu'il s'agit d'une économie mais plutôt d'une adaptation technique qui laisse les projets intacts. Cela correspond à 1% de changement. Sur des montants tellement élevés, c'est acceptable.

**07.04 Olivier Chastel (MR):** Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. En tout cas, elle aura eu le mérite de donner des clés de compréhension par rapport à l'alimentation du fonds RER en particulier et de pouvoir mesurer votre optimisme au sujet des décisions prises.

Cela tranche avec, d'une part, ce que les syndicats ont pu en dire – en tout cas du côté francophone du pays; je n'ai pas entendu les syndicats du nord du pays réagir – et, d'autre part, avec les réactions du ministre wallon de la Mobilité qui est aussi intervenu assez bruyamment au sujet du "hold-up" que le fédéral appliquait sur les moyens destinés notamment au RER en Wallonie.

Je suis certain que vous aurez à cœur de défendre la politique fédérale dans ce fameux comité de concertation qui se tiendra prochainement.

**07.05 Johan Vande Lanotte, ministre:** Des contacts ont déjà été pris avec le gouvernement wallon sur ce dossier. Je n'aurais pas osé ne pas avoir de contact en cette matière avant de trancher. Nous avons des contacts avec les ministres de la Mobilité de la Région flamande et de la Région wallonne.

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

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

**07.06 Olivier Chastel (MR):** Le ministre de tutelle ne devait pas s'en souvenir lorsqu'il a réagi au lendemain du 12 octobre.

**07.07 Johan Vande Lanotte, ministre:** Ce sont des temps difficiles pour tout le monde.

**07.08 Camille Dieu (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très détaillée. Nous devons reconnaître que vous nous bien avez expliqué comment fonctionnait le Fonds RER; vous nous avez rassurés.

Vous souhaitez que votre réponse très précise soit transmise à ceux qui font du bruit aujourd'hui. Rassurez-vous, quand je disposerai du texte détaillé par écrit, je le transmettrai aux personnes concernées.

**07.09 Johan Vande Lanotte, ministre:** Le montant exact s'élève à 2 milliards 642 millions si l'on prend une base de 51. Nous estimons les factures à venir à environ 100 millions, ce qui fait un total de 2 milliards 700 millions d'euros. En 2004, ce montant était de 2 milliards 251 millions. Voilà le chiffre complet de ce qu'on dépense à la SNCB.

van Mobiliteit.

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

**07.07 Minister Johan Vande Lanotte:** Iedereen heeft zo zijn probleem...

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

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

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

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

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

**08.01 Eric Massin (PS):** Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, en avril 2003, les éditeurs de quotidiens, le ministre des Entreprises publiques, La Poste, avaient signé une convention portant sur la distribution de journaux sur l'ensemble du territoire en mettant en exergue la nécessaire progression de la qualité de cette distribution.

Cette convention répondait aux exigences du 3<sup>ème</sup> contrat de gestion de l'entreprise, entré en vigueur le 24 septembre 2002.

La convention précisait entre autres l'engagement pour La Poste de livrer 82% des journaux avant 7.30 heures et ciblait deux axes autour desquels devait se construire ce partenariat, à savoir:

- un axe commercial pour mieux faire connaître aux abonnés potentiels l'heure de distribution effective des journaux;
- un axe logistique et opérationnel afin de réduire les coûts et continuer à améliorer la qualité de la distribution.

Cette convention porte jusque fin 2007. Après plus d'un an d'exercice, pourriez-vous nous renseigner sur les avancées concrètes réalisées

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

Die overeenkomst loopt tot 2007.

en termes d'amélioration de la distribution?

Le taux de 82% en ce qui concerne la livraison des journaux avant 7.30 heures est-il aujourd'hui atteint? Qu'en est-il de ce pourcentage lorsque l'on ventile par cantons postaux?

**08.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, monsieur Massin, la convention prévoyait effectivement que La Poste assure la livraison de 82% des journaux.

Il faut tenir compte du fait que nous procédons à une réorganisation de la distribution avec le Géoroute, ce qui est à l'origine d'un certain retard. Toutefois, 429 bureaux sont aujourd'hui réorganisés; 121 doivent encore l'être. Aujourd'hui, 78,36% des livraisons sont donc effectués avant 7.30 heures. Autrement dit, nous nous situons à 3,5% en dessous de l'objectif à atteindre.

Une nouvelle étude sera réalisée au mois de novembre et au début de l'année prochaine, en mars ou avril, nous devrions atteindre les 82%.

Certaines corrections ont été apportées: Géoroute - ce qui n'a pas toujours été évident -, une automatisation de la transmission des fichiers d'adresses entre les éditeurs et La Poste - là aussi, il y a parfois eu des plaintes-, des économies importantes en termes de coût de la distribution des journaux. En effet, un conditionnement uniforme augmenterait la qualité et diminuerait les coûts.

Il y a eu deux campagnes de recrutement commercial avec les éditeurs dans les régions où il fallait distribuer à 100%. Il y a un CD avec l'heure de distribution par rue, une campagne de fidélisation, le lancement interne d'un nouveau système de traitement des plaintes. Cependant, il est clair que pour le moment, nous n'avons pas encore atteint le but fixé.

Il faut également insister sur le fait que – certains ont tendance à l'oublier – les journaux eux-mêmes ont demandé des applications très différenciées selon les provinces. Ce n'est pas La Poste qui a fixé les critères, à savoir une moyenne de 82%. Les journaux eux-mêmes ont fixé les priorités. Ainsi, dans certaines provinces, ils demandent plus de 90% et dans d'autres, ils demandent moins de 70%. Je ne pense pas que dans le futur, ce système soit tenable.

Qu'est-ce qui se fait pour le moment? Je pense que dans quelques mois, La Poste sera capable de livrer les 82%. Ainsi, 82% des clients seront contents et 18% mécontents. L'État paie pour cela. Or, le privé est en train de quitter au plus vite le marché des livraisons de journaux. Il y a encore quelques indépendants, qui ont un magasin et qui distribuent eux-mêmes, mais dans le privé, on constate une forte diminution en raison de la non-rentabilité de ce secteur. Cela veut dire que l'État paie une partie des coûts. Nous payons pour qu'il n'y ait que 18% de gens mécontents, c'est la réalité. Bien entendu, je ne reçois jamais de courrier de quelqu'un qui a reçu son journal à 7.30 heures parce qu'il considère que c'est un droit, que c'est tout à fait normal, même si on paie pour ce service. Par contre, je reçois beaucoup de

Hoe staat het een jaar na de inwerkingtreding ervan met de verbetering van de krantenbedeling? Komt inderdaad 82% van de kranten voor 7.30 uur ter bestemming? Kan u de gegevens uitsplitsen per postkantoon?

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

In het Georoute-systeem werden verbeteringen aangebracht, de overdracht van de bestanden tussen de uitgevers en De Post werd geautomatiseerd en er werden belangrijke besparingen gerealiseerd. Er werden twee campagnes gevoerd om personeel in dienst te nemen in de regio's waar de kranten voor 100 % moet worden besteld voor 7.30 uur. Er bestaat een CD met het uur van uitreiking en een nieuw systeem voor de behandeling van de klachten en er werd een campagne gevoerd om de klantenbinding te bevorderen. De beoogde doelstelling wordt momenteel echter niet bereikt.

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

courriers de gens mécontents.

J'ai dit à la direction de La Poste qu'elle devait commencer les négociations avec les éditeurs pour garantir les 100%.

Si nécessaire, l'Etat, La Poste et les éditeurs devront en payer une partie avec l'objectif d'atteindre 100% de distribution avant 7.30 heures. Il faut reconnaître que les journaux représentent la plus grande dotation à La Poste; or, nous recevons continuellement des plaintes de personnes n'ayant pas reçu leur journal à temps. Ce sera donc tout ou rien! Nous allons poursuivre dans ce sens; ce sera 100% et nous paierons pour un service auquel tout le monde a droit. Et dans ce cas, les éditeurs doivent continuer avec La Poste. Selon moi, nous devons revoir complètement le système car je n'ai pas envie de payer plus de 100 millions d'euros par an pour recevoir des plaintes de personnes insatisfaites. Dans les mois qui viennent (mars, avril), nous n'aurons d'autre choix que d'atteindre les 100%.

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

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

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

**08.03 Eric Massin (PS):** Monsieur le président, entre le moment où ma question a été rédigée et celui de la réponse présentée par le M. le vice-premier ministre, est sortie dans la presse, la première intéressée par le problème, cette information selon laquelle il serait possible d'arriver à 100% de distribution avant 7.30 heures.

Dans un premier temps, cela peut être intéressant, mais la question qui se pose et à laquelle vous venez de répondre partiellement, c'est de savoir qui va payer. Est-ce l'Etat? Est-ce La Poste, et par l'intermédiaire de La Poste, l'Etat? Les éditeurs eux-mêmes, qui portent des exigences afin de satisfaire leur clientèle, vont-ils partiellement en prendre le coût en charge?

Vous répondez en partie à la question mais je suppose que cela doit faire l'objet de négociations tant avec les éditeurs de journaux qu'éventuellement aussi avec La Poste. En l'état actuel des choses, je ne vous demande pas de dévoiler vos batteries.

Par rapport à cette distribution, des disparités existent. Dans certains territoires, les journaux sont distribués par Deltamedia alors que dans d'autres territoires, il s'agit de La Poste elle-même. Il est vrai que Géoroute a des conséquences et des influences lorsque c'est La Poste qui distribue mais lorsque c'est Deltamedia, les influences sont

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

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

différentes.

Dans l'état actuel des choses et si on arrive à 100%, Deltamedia compte-t-il s'étendre sur l'intégralité du territoire?

**08.04** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je vais être franc au sujet des négociations avec les syndicats. La situation est délicate compte tenu de l'accord conclu sur la réduction du temps de travail. Nous comprenons leur demande d'exécuter l'accord, même si ce n'est pas possible. Nous étions ouverts à la discussion pour renforcer l'emploi, et notamment pour la distribution des journaux.

Si on veut que cela ne coûte rien à l'Etat, on peut faire appel à Deltamedia mais ce n'est pas le choix de La Poste. On fait une répartition entre l'un et l'autre et, de la sorte, on peut sauver un certain nombre d'emplois pour La Poste. Cela doit faire l'objet de discussions tant avec les éditeurs qu'avec les organisations syndicales. Bien entendu, ces négociations sont complexes.

L'objectif est de confier une partie à Deltamedia et l'autre partie à La Poste, ce qui élèvera le niveau d'emploi.

Les syndicats ne trouvent pas très correct que l'on mette cela sur la table. C'est vrai, ce n'est pas très correct mais cela peut aider, donc pourquoi ne pas le faire?

Les éditeurs disent qu'ils ne sont pas intéressés mais ils sont furieux quand il y a des retards, donc ils pratiquent un double langage.

Ces sont des discussions très complexes. L'objectif reste 100% avec une partie pour Deltamedia et une partie pour La Poste.

Maintenant, il faut trouver un accord au niveau des paiements mais le chemin est encore long. J'espère que nous pourrons démarrer ce système en avril ou en mai.

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

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

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

**09.01** **Eric Massin** (PS): Monsieur le vice-premier ministre, il y a quelques mois, l'Inspection des lois sociales a donné l'autorisation à La Poste d'appliquer l'article 10bis § 2 de la loi du 3 juillet 1978, la loi sur les contrats de travail, qui lui a permis de porter de quatre à cinq le nombre de contrats à durée déterminée (CDD) qu'elle pouvait conclure avec le personnel qu'elle emploie. Cette dérogation est bien évidemment possible à condition que la durée de contrat soit de six

spelen er andere factoren.

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

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

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

mois minimum et que la durée totale des contrats n'excède pas trois ans.

Le problème est que la dérogation arrive à terme. Il serait donc utile de savoir quelle va être la position de l'entreprise par rapport à ces contrats. L'entreprise va-t-elle les prolonger au risque de tomber dans des contrats de travail à durée indéterminée ou va-t-elle décider de remettre l'ensemble de ces travailleurs sur le marché de l'emploi? Dans ce dernier cas - nous ne serions pas dans le cadre de contrats de travail à durée indéterminée -, quelles mesures pourrait prendre La Poste pour accompagner ces travailleurs en fin de contrat, qui auraient travaillé environ trois ans dans l'entreprise? Une cellule d'accompagnement permettant aux travailleurs de retrouver un emploi serait-elle mise sur pied? Dernier élément qui me semble particulièrement important: avez-vous une idée du nombre de travailleurs concernés par cette situation?

**09.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le nombre de travailleurs concernés est de 855 membres du personnel se trouvant dans leur quatrième contrat de six mois. Les membres du personnel dont le cinquième contrat à durée déterminée est arrivé à échéance entre le 15 octobre et le 1<sup>er</sup> novembre, les premiers à être vraiment concernés, se sont vu offrir un contrat à durée indéterminée, sauf en cas d'évaluation négative. Une minorité de travailleurs n'auront pas été reconduits. Pour les suivants, à partir du 1<sup>er</sup> novembre, je peux dire qu'un grand nombre d'entre eux seront prolongés et entreront dans un système de contrat à durée indéterminée. Dans certains cas, ce ne sera pas possible. On ne peut pas le faire pour tout le monde, même si le nombre de personnes qui passeront d'un CDD à un CDI sera important.

Pour ceux dont le contrat n'est pas prolongé, il existe un programme d'accompagnement individuel pour une remise au travail, j'ai beaucoup insisté sur ce point. Cet accompagnement est une mesure exceptionnelle offerte aux membres du personnel employés sous contrat à durée déterminée. Il comprend plusieurs étapes: une réunion d'information, un entretien individuel, une auto-analyse, une compréhension du marché du travail, une approche du marché, une évaluation. Ainsi, nous essayons d'aiguiller les gens sur une bonne voie pour qu'ils trouvent un nouvel emploi. Je ne connais pas le nombre exact de personnes concernées mais, je le répète, il sera moins élevé que prévu. Un grand nombre de personnes dont le contrat à durée déterminée arrive à terme recevront un contrat à durée indéterminée.

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

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

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

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ik kan haast elke dag met mijn eigen ogen vaststellen dat de werken aan de spoorwegen in en rond Antwerpen vrij vlot lijken te verlopen. De infrastructuur begint al goed zichtbaar te

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

**09.02** **Minister Johan Vande Lanotte**: Het gaat om 855 werknemers.

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

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Lorsque toutes les nouvelles voies reliant Anvers et Berchem ainsi que le tunnel

worden. We kunnen stilaan uitkijken naar de periode dat alles zal zijn afgewerkt en alle nieuwe sporen tussen Antwerpen en Berchem, alsook de spoortunnel onder Antwerpen zullen functioneren. De capaciteit van Antwerpen-Centraal wordt dan immers quasi verdubbeld. Volgens ons komt er dan ook de nodige ruimte om een echte voorstedelijke treinbediening in de Antwerpse regio te realiseren.

Mijnheer de minister, in hoeverre is men daarop voorbereid? Is men zich daarop aan het voorbereiden? Wanneer wordt het einde van die werken precies gepland? Handhaaft men 2006? Heeft men het dan over het begin of het einde van 2006? Vanaf wanneer zullen er effectief treinen door de tunnel rijden en zal het station op volle capaciteit kunnen draaien?

Heeft de NMBS reeds enige kijk op de concrete voorstellen inzake bediening rond Antwerpen vanaf 2006? Wordt het werkelijk een aangepaste bediening of gaat men wat voortbouwen op de huidige bediening? Hoe hoog is het ambitieniveau op dat vlak?

Ten tweede, het GEN rond Brussel krijgt rollend materieel dat specifiek op de korte afstand is afgestemd. Kan er ook in dergelijk rollend materieel worden voorzien voor de Antwerpse regio? Het lijkt erop dat hierin voorlopig niet wordt voorzien, hoewel dit volgens mij aangewezen is voor een adequaat voorstedelijk treinverkeer.

Ten derde, is er voor het voorstedelijk openbaar vervoer rond Antwerpen een structurele samenwerking met De Lijn? Ik neem aan van wel. Hoe zal het toekomstig voorstedelijk aanbod van trein, tram en bus volledig op elkaar worden afgestemd?

Ten vierde, hoeveel treinen zal de treintunnel onder Antwerpen per rijrichting kunnen verwerken, zowel IC-treinen, IR-treinen, HST-verbinding, enzovoort? Ik heb dit weekend wel vernomen dat de IC-trein richting Breda zou worden afgeschaft van zodra de HST-verbinding tot stand is gebracht. Hoeveel kan de tunnel verwerken? Hoeveel binnenlandse treinen zullen door de tunnel rijden?

Tot slot doet in de regio ten Noorden van Antwerpen het gerucht de ronde dat zowel de stoptreinen op lijn 12 als de IR-treinen niet door de spoortunnel zouden rijden, wat natuurlijk wat onrust opwekt. Men ging er immers al van uit dat men vanaf de ingebruikname van de tunnel een tiental minuten zou kunnen uitsparen en dat men veel sneller in hartje Antwerpen of tot in Brussel zou kunnen geraken. De vraag is of de minister dat gerucht misschien uit de wereld kan helpen door duidelijk te zeggen welke treinen langs het ringspoor zullen rijden en welke treinen door de spoortunnel. Ik heb het zowel over de L-treinen als de piekuurtreinen en de IR-treinen.

**10.02** Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst zeggen dat de juiste definitie van het sporaanbod nog niet bepaald is. Er wordt nog veel aan gewerkt. In elk geval zal het nieuwe aanbod er eind 2006 zijn.

Het nieuwe aanbod zou inderdaad gebaseerd moeten zijn op de afgelopen werken en op een groter interstedelijk aanbod. Er zal vooral gebruik worden gemaakt van stoptreinen. Op dit ogenblik wordt er niet in nieuw materiaal voorzien. In 2007 en 2008 zullen wij nagaan of er

ferroviaire sous-terrain à Anvers seront en service, la capacité d'Anvers-Central doublera et la banlieue anversoise pourra être desservie.

Quand ces travaux seront-ils terminés? Dans quelle mesure nourrissez-vous l'ambition de faire bénéficier la banlieue d'une desserte ferroviaire? Préparez-vous cette desserte? Anvers sera-t-elle également dotée de matériel RER spécifiquement adapté aux courtes distances? Vous concertez-vous avec De Lijn pour harmoniser tous les transports en commun qui desservent la banlieue? Combien de trains emprunteront le tunnel ferroviaire? Il me revient que ni les omnibus de la ligne 12 ni le train IR Essen-Anvers ne passeraient par ce tunnel. Est-ce exact?

**10.02** **Johan Vande Lanotte**, ministre: Fin 2006, la nouvelle offre deviendra réalité. On n'en a pas encore précisé exactement la nature mais elle consistera pour l'essentiel en deux éléments : une offre interurbaine supérieure et un plus grand nombre d'omnibus. En 2008, nous évaluerons s'il est

dan nog een vraag zal zijn, want ik ben daarvan niet overtuigd. U zegt dat het aangewezen is ook GEN-materiaal te gebruiken. Dat is normaal. Als Brussel het wil, dan wil Antwerpen het ook. Laten wij afspreken dat u uw mening nog eens vormt in 2008 en 2009, als er mee begonnen wordt. Wij zullen zien, ik ben er niet vast van overtuigd.

U moet wel weten dat het GEN-materiaal dient voor stand reizigersvervoer. Ik ben er niet zeker van dat men de hele tijd wil rechtstaan, als men vanuit Wuustwezel naar Antwerpen spoort met een stoptrein. Wij enten een begrip dat sterk metrogericht is uit een grootstad als Parijs op een stad als Brussel, laat staan Antwerpen, en wij denken dat dit automatisch toepasselijk is. Ons grootstedelijk net gaat veel verder, voor dezelfde aantallen, dan bijvoorbeeld in een stad als Parijs het geval is. Het voorstedelijk net reikt tot dertig kilometer rond Antwerpen en heeft een veel groter aantal stopplaatsen dan een grootstad als Parijs of Londen. Wij moeten dus een klein beetje opletten daarmee.

Stoptreinen hebben dan weer het voordeel dat het een typische, echte spooroplossing is. Daarover zijn mensen in België toch vrij positief. Er zijn veel zitplaatsen en men heeft wat langer tijd om uit en in te stappen.

Als beleidsverantwoordelijke ben ik van plan met het GEN te beginnen. We zien wat die toepassing wordt en dan zullen we eens heel goed evalueren wat de klant zegt. Niet iedereen is ervan overtuigd dat het zo'n groot succes wordt. Ik zeg er dat maar onmiddellijk bij.

Uiteraard zullen we daarvoor een en ander met De Lijn moeten afspreken. Het is niet de bedoeling om dat alleen te doen. We moeten komen tot een systeem waarbij in principe op iedere lijn een aantal stoptreinen passeren, een tot twee per uur. Twee treinen per uur zal waarschijnlijk al veel zijn, maar we willen toch één stoptrein per uur hebben op die lijn en op de lijn die erop aansluit. Ik denk persoonlijk dat dat project vrij omvangrijk kan worden.

We zullen daar ook het volgende zien gebeuren. We hebben dat gezien bij Leuven. Wanneer men met stoptreinen werkt, zien we plots dat een aantal personen dat vanuit het vertrekpunt start, plots afhaakt. Een stoptrein is in het voorlaatste station heel handig, maar is vervelend voor de personen die in het eerste station opstappen. Heel wat personen klagen waarom een trein niet overal stopt. Iedereen wilt altijd de trein, maar bij de afschaffing van een station zijn er meestal meer petitieondertekenaars dan er in het laatste jaar ooit passagiers geweest zijn. Een en ander is ietwat genuanceerder.

U hebt heel veel details gevraagd over het nieuwe aanbod vanaf december 2006. Dat ligt nog allemaal ter discussie. Er zijn 101 verschillende scenario's, waarover ook binnen de NMBS nog heel veel moet worden gediscussieerd. We hebben het over december 2006. We hebben nog meer dan een jaar tijd om dat te doen. Daar zijn nog heel veel verschillende mogelijkheden. In elk geval willen we zoveel mogelijk reizigers van de nieuwe infrastructuur en dus ook van de tunnel gebruik laten maken, zodat de treinen vanuit het Noorden van Antwerpen allemaal via de tunnel zouden rijden om zo opnieuw een tijdsinstaat te kunnen boeken op het traject naar Antwerpen-

nécessaire de doter Anvers d'un nouveau matériel RER. Le réseau de l'agglomération anversoise a un rayon de 30 km et compte beaucoup plus d'arrêts que le réseau parisien ou londonien. Je doute fort que les voyageurs veuillent rester debout dans une rame de métro sur des distances aussi longues. Pour Anvers, nous prévoyons une solution ferroviaire spécifique avec des places assises et nous comptons laisser plus de temps aux voyageurs pour monter dans les rames ou en descendre. Je suis déterminé à lancer le RER mais je réclame une évaluation rapide parce que je ne suis pas convaincu que les clients réagiront positivement.

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

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

Centraal. Vanuit het noorden probeert men toch alle treinen door de nieuwe infrastructuur te krijgen. Ook hier zal men moeten nagaan of het allemaal wel lukt. Het is allemaal nog in de fase van de studie, hoewel men nagenoeg zeker is van die optie. Men kent de infrastructuur en men kan toch enigszins inschatten wat het allemaal met zich zal brengen.

Vanuit het noorden zal die nieuwe infrastructuur telkens gebruikt worden, wat tijdwinst naar Antwerpen-Centraal zal geven.

Tot daar gaat mijn antwoord.

**10.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, dat alle treinen door die tunnel zullen gaan, is op zichzelf natuurlijk al positief.

Ik had veeleer verwacht dat een deel erdoor zou rijden en een deel ook niet, omdat de stations Antwerpen-Dam en Antwerpen-Oost anders niet meer bediend worden. Vooral aan Antwerpen-Dam stapt een grote leerlingengroep van en op de trein om naar de scholen te gaan in de buurt. Ik hoop dat de piekurtreinen toch nog via het ringspoor zullen rijden of dat er een alternatieve bediening komt over het ringspoor. Dat idee zal nog meegenomen moeten worden. Het is natuurlijk beter dan dat er geen enkele trein door de tunnel rijdt.

Wat het GEN betreft, denk ik dat het een goede optie is om het GEN rond Brussel, eens het er is, te evalueren. Ik kan u wel volgen in uw argumentatie, in het soort materieel en dergelijke. Anderzijds kan men er toch niet onderuit dat het huidig materiaal van stoptreinen toch niet echt optimaal is om een snellere voorstedelijke bediening te organiseren, zeker wanneer men slechts over twee sporen beschikt. Een stoptrein neemt een vrij groot slot voor zijn rekening, waardoor het spoor lang bezet is voor andere treinen. Ik vraag mij af of treinen die sneller kunnen stoppen en vertrekken, niet veel beter zijn.

Wanneer wij alle groeiprognoses zien qua mobiliteit in en rond Antwerpen, dan denk ik dat er nog ruimte is voor de NMBS of voor andere voorstedelijke bedieners om mensen uit de auto te halen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.48 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 15.48 heures.*

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