



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

dinsdag

05-11-2002

10:10 uur

mardi

05-11-2002

10:10 heures

INHOUD

Samengevoegde vragen van 1
 - de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister 1
 en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de
 prijsverhogingen van de NMBS" (nr. A140)
 - de heer André Frédéric aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de NMBS-studententarieven" (nr. A199)

Sprekers: **Roel Deseyn, André Frédéric,**
Isabelle Durant, vice-eerste minister en
 minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice- 3
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de vrije begeleiding" (nr. A177)

Sprekers: **Roel Deseyn, Isabelle Durant**,
 vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
 en Vervoer

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice- 5
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de 60/40-verdeelsleutel voor
 NMBS-investeringen in 2002" (nr. A188)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de
 CD&V-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jean-Pol Henry aan de vice- 6
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de spoorwegverbindingen met
 Gosselies" (nr. A146)

Sprekers: **Jean-Pol Henry, Isabelle Durant**,
 vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
 en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice- 7
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de inzet van posttreinen" (nr. A190)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de
 VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice- 9
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de ingebruikneming van oude
 spoorlijnen door het provinciebestuur West-
 Vlaanderen voor de verdere uitbouw van een
 fietsnetwerk" (nr. A198)

Sprekers: **Daan Schalck, Isabelle Durant**,
 vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
 en Vervoer

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice- 10
 eerste minister en minister van Mobiliteit en

SOMMAIRE

Questions jointes de 1
 - M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur
 "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° A140)
 - M. André Frédéric à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "la
 SNCB - Tarif pour les étudiants" (n° A199)

Orateurs: **Roel Deseyn, André Frédéric,**
Isabelle Durant, vice-première ministre et
 ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Roel Deseyn à la vice-première 3
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "la filière libre" (n° A177)

Orateurs: **Roel Deseyn, Isabelle Durant**, vice-
 première ministre et ministre de la Mobilité et
 des Transports

Question de M. Yves Leterme à la vice-première 5
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "la clé de répartition 60/40
 appliquée aux investissements de la SNCB en
 2002" (n° A188)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe
 CD&V, **Isabelle Durant**, vice-première
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports

Question de M. Jean-Pol Henry à la vice-première 6
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "la desserte ferroviaire de
 Gosselies" (n° A146)

Orateurs: **Jean-Pol Henry, Isabelle Durant**,
 vice-première ministre et ministre de la
 Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice- 7
 première ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "le service des trains postaux"
 (n° A190)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du
 groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports

Question de M. Daan Schalck à la vice-première 9
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "l'utilisation d'anciennes lignes de
 chemin de fer par l'administration provinciale de
 Flandre occidentale en vue de poursuivre
 l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables"
 (n° A198)

Orateurs: **Daan Schalck, Isabelle Durant**,
 vice-première ministre et ministre de la
 Mobilité et des Transports

Question de M. Yves Leterme à la vice-première 10
 ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over "de NMBS en de toekomst van ABX"
(nr. A225)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de
CD&V-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Transports sur "la SNCB et l'avenir d'ABX"
(n° A225)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe
CD&V, **Isabelle Durant**, vice-première
ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 05 NOVEMBER 2002

10:10 uur

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

du

MARDI 05 NOVEMBRE 2002

10:10 heures

De vergadering wordt geopend om 10.10 uur door de heer Jean Depreter.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de prijsverhogingen van de NMBS" (nr. A140)
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS-studententarieven" (nr. A199)

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Onlangs kondigde de NMBS aan de tarieven met gemiddeld 2,5 procent te willen verhogen. De maatschappij rechtvaardigt deze intentie door te verwijzen naar de stijgende inflatie en de toegenomen investeringen. Ook zouden de inkomsten van het binnenlands reizigersvervoer niet alle kosten dekken.

De prijsstijgingen treffen vooral de jonge reizigers. Zo is de prijs voor de Go Pass op minder dan tien jaar tijd met liefst 37,5 procent gestegen. Overweegt de regering initiatieven om deze prijsstijging voor de jongeren te compenseren? De voorwaarden om gebruik te mogen maken van specifiek op jongeren en studenten gerichte formules, zijn nu vrij streng. Zo is een Go Pass niet geldig vóór 9 uur in de ochtend. Op die manier krijgen de jongeren de indruk dat ze tweederangsklanten zijn.

De NMBS legt de leeftijdsgrens voor zulke jongerenformules op 26 jaar. De gemiddelde student studeert echter steeds langer. Zou de NMBS geen specifieke formules kunnen uitwerken die gericht zijn op deze groeiende categorie

La séance est ouverte à 10.10 heures par M. Jean Depreter.

01 Questions jointes de

- M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° A140)
- M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la SNCB - Tarif pour les étudiants" (n° A199)

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Récemment, la SNCB a annoncé son intention d'augmenter ses tarifs de 2,5 % en moyenne. Pour notre société des chemins de fer, cette mesure se justifie par la hausse de l'inflation et l'accroissement des investissements. De plus, les recettes provenant du transport de passagers à l'échelle nationale ne couvriraient pas tous les coûts.

Ces majorations de prix touchent essentiellement les jeunes voyageurs. C'est ainsi que le prix du Go Pass a augmenté, en moins de dix ans, de 37,5 % ! Le gouvernement envisage-t-il des initiatives pour compenser, au profit des jeunes, cette augmentation de prix ? Les conditions à remplir pour pouvoir faire usage des formules spécifiquement destinées aux jeunes et aux étudiants sont devenues très strictes. A titre d'exemple, un Go Pass n'est pas valable avant 9 heures du matin, ce qui donne aux jeunes l'impression d'être des clients de deuxième catégorie.

La SNCB fixe à 26 ans la limite d'âge pour bénéficier de ces formules « jeunes ». Toutefois, il se trouve qu'en moyenne les jeunes étudient de plus en plus longtemps. La SNCB ne pourrait-elle pas concevoir de formule ad hoc pour cette

studenten? Zij zouden dan van deze goedkopere tarieven gebruik kunnen maken op eenvoudige voorlegging van een studentenkaart.

01.02 André Frédéric (PS): U heeft al herhaaldelijk gezegd dat het uw bedoeling is het aantal treinreizigers met 50 % te doen stijgen. Volgens mij moet bijzondere aandacht gaan naar de studenten ouder dan achttien. Ondanks het bestaan van de schooltreinkaart en van de B-Campuskaart, blijven de tarieven te hoog, zodat heel wat studenten zich liever een tweedehands auto aanschaffen. Voor de NMBS is het echter van het allergrootste belang vanaf jonge leeftijd aan klantenbinding te doen.

Is er een kans dat de NMBS met aanzienlijke tariefdalings over de brug komt?

Heeft zo een voorstel bij de NMBS enige kans op slagen?

01.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De Go Pass bestaat sinds mei 1989 om jongeren aan te moedigen tijdens hun vrije tijd de trein te nemen. De Go Pass is goed voor twintig procent van het aantal reizigerskilometers en is dus een succesvol product. De Go Pass is niet bedoeld voor woon-schoolverkeer, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Campuskaart, die echter beperkt is tot 115 kilometer. Jongeren sporen dus wel degelijk tegen voordelige prijzen, veel voordeliger dan wanneer ze de auto zouden nemen. Op zaterdagen, zondagen en feestdagen en in juli en augustus is er geen beperking voor het gebruik van de Go Pass. De overige dagen geldt een verbod om tijdens de ochtendspits de kaart te gebruiken, dit om het gewone pendelverkeer niet te hinderen. Ik zal tijdens de besprekingen van het NMBS-beheerscontract ten voordele van de jongeren uit de periferie pleiten. Ik hoop zo een oplossing te vinden voor de jongeren uit West-Vlaanderen, Limburg en Luxemburg.

(Frans) Mijnheer Frédéric, er moet, met het oog op klantenbinding inzake treingebruik, inderdaad bijzondere aandacht gaan naar de jongeren, en in het bijzonder naar de jongeren ouder dan achttien, rekening houdend met hun beperkte middelen.

Wanneer je de prijs van een treinabonnement vergelijkt met de prijs van een wagen, dan kan je enkel vaststellen dat die laatste twee tot vijf maal hoger ligt, afhankelijk van de parameters waarmee rekening wordt gehouden.

catégorie croissante d'étudiants, formule qui leur permettrait de profiter de ces tarifs meilleur marché en présentant simplement leur carte d'étudiant?

01.02 André Frédéric (PS): Vous avez à maintes reprises annoncé votre intention d'augmenter de 50% le nombre des voyageurs de la SNCB. J'estime que la catégorie des étudiants de plus de 18 ans mérite une attention particulière. Nonobstant l'existence de la carte de train scolaire et de la carte B-CAMPUS, les prix demandés demeurent exagérés, au point de pousser nombre d'étudiants à préférer l'achat d'une voiture d'occasion. Or, il est primordial pour la SNCB de fidéliser cette clientèle dès cet âge.

Est-il envisageable pour la SNCB de proposer des réductions de prix substantielles ?

Est-il possible de défendre un projet de ce type auprès de la SNCB?

01.03 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Le Go Pass existe depuis le mois de mai 1989 et a pour objectif d'encourager les jeunes à prendre le train pendant leur temps libre. Le Go Pass représente 20% du nombre de kilomètres-voyageur. Il s'agit donc d'un produit synonyme de réussite. Le Go Pass n'est pas destiné au trajet domicile-école, à l'inverse de la carte Campus par exemple, qui est toutefois limitée à 115 kilomètres. Les jeunes voyagent donc à des prix avantageux, bien plus intéressants que s'ils se déplaçaient en voiture. Les samedis, dimanches et jours fériés ainsi qu'en juillet et août, le Go Pass peut être utilisé sans restriction. Les autres jours, le Go Pass ne peut être utilisé pendant les heures de pointe du matin afin de ne pas perturber les déplacements des navetteurs. Dans le cadre des négociations relatives au contrat de gestion de la SNCB, je défendrai la cause des jeunes de la périphérie. J'espère ainsi trouver une solution pour les jeunes de Flandre occidentale, du Limbourg et du Luxembourg.

(En français) Monsieur Frédéric, la catégorie des jeunes, et des jeunes de plus de 18 ans en particulier, est en effet à prendre en considération en vue de la fidéliser au train compte tenu de ses moyens limités.

Ceci dit, la comparaison du coût d'un abonnement de train avec celui d'une voiture montre que ce dernier est de 2 à 5 fois plus élevé en fonction des paramètres pris en compte.

Treinkaarthouders zijn weinig gevoelig voor de prijzen met als gevolg dat de promotionele aanbiedingen tot een daling van de inkomsten voor de NMBS leiden.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

We moeten aan klantenbinding doen bij de jongeren. In het volgende beheerscontract zal een nieuw tarievenbeleid worden opgenomen om de trouwe klanten, onder wie de studenten, te belonen.

Voor de +18jarigen en de studenten die stage lopen is er een probleem, waar ik de nodige aandacht aan wil besteden maar waar ik rekening dien te houden met de budgettaire moeilijkheden van de NMBS. Er moet naar formules worden gezocht die hun specifieke situatie in aanmerking nemen. Hoe dan ook blijft de trein toch minder duur dan een personenauto.

01.04 Roel Deseyn (CD&V): Ik dank de minister voor de preciseringen en hoop dat zij de CD&V-voorstellen aan de NMBS zal overmaken. Het ziet ernaar uit dat hogere studies langer zullen worden in de Bologna-regeling. Jongeren uit West-Vlaanderen vallen door de beperking in afstand tot 115 kilometer dikwijls uit de boot. Dat moet worden opgelost, temeer daar jongeren - meer nog dan ouderen - zouden moeten worden aangemoedigd om de trein te nemen. Zij staan ook financieel zwak.

01.05 André Frédéric (PS): Ik ga hier niet polemiseren door de kosten van de trein met die van de auto te vergelijken, maar in termen van maandelijkse investeringen geïntegreerd in het gezinsbudget, verkiest een gezin vaak een voertuig waar alle gezinsleden wel bij varen. Werden er bij de onderhandelingen over het beheerscontract termijnen bepaald om op dit vlak tot een oplossing te komen?

01.06 Minister Isabelle Durant (Frans): Het beheerscontract moet voor 31 december rond zijn. Wat de tarieven betreft, kunnen wij misschien overwegen progressieve maatregelen in te voeren, waarvan de impact toeneemt naarmate het budget van de NMBS gunstig evolueert.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

La sensibilité aux prix des détenteurs de cartes de train est faible, ce qui entraîne que les offres promotionnelles se traduisent par des baisses de recettes pour la SNCB.

Présidence: Francis Van den Eynde.

Il faut fidéliser les jeunes. Dans le contrat de gestion prochain, sera inscrite une nouvelle politique tarifaire pour avantager la clientèle fidèle, parmi laquelle les étudiants.

Pour les plus de 18 ans et les étudiants qui font des stages subsiste un problème, qui aura toute mon attention dans les limites des difficultés budgétaires de la SNCB. Il y a lieu de chercher des formules qui tiennent compte de leur situation particulière. Ceci dit, le train reste quand même moins cher qu'une voiture individuelle.

01.04 Roel Deseyn (CD&V): Je remercie la ministre pour ces précisions et j'espère qu'elle fera part des propositions du CD&V à la SNCB. Il semble que le Processus de Bologne entraînera une augmentation de la durée des études supérieures. La limitation de la distance à 115 kilomètres pénalise un certain nombre de jeunes de Flandre occidentale. Il convient de résoudre ce problème, d'autant que l'utilisation du train chez les jeunes, plus encore que chez les personnes âgées, devrait être encouragée. Leur situation financière est tout aussi précaire.

01.05 André Frédéric (PS): Je ne vais pas polémiquer en comparant les coûts du train ou de la voiture, mais en termes d'investissements mensuels intégrés dans le budget familial, la famille préfère souvent un véhicule qui sert à tous ses membres. Dans les négociations du contrat de gestion, des délais sont-ils prévus pour aboutir à une solution en ce domaine?

01.06 Isabelle Durant, ministre(en français): Le contrat de gestion doit être conclu avant le 31 décembre. En ce qui concerne ces aspects tarifaires, on pourra peut-être envisager l'entrée en vigueur de mesures progressives, qui monteraient en puissance en fonction d'une évolution favorable du budget de la SNCB.

L'incident est clos.

02 Question de M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over "de vrije begeleiding" (nr. A177)

02.01 Roel Deseyn (CD&V): De vrije begeleiding, een wettelijk systeem om zich voor te bereiden op de rijbewijsexamens, staat ter discussie. Het is de goedkoopste rijopleiding, waarbij de leerling-bestuurder minimum negen maanden moet oefenen onder begeleiding van ervaren chauffeurs. Sommigen willen het systeem afschaffen, waardoor de privé-rij scholen een monopolie op de rijopleiding zouden verwerven. Niemand beschikt echter over cijfers waaruit zou blijken dat chauffeurs die via vrije begeleiding hun rijbewijs haalden, slechtere chauffeurs zouden zijn.

Bestaan er daarover wetenschappelijk onderbouwde studies? Indien niet, moeten de verschillende modellen van opleiding niet worden geëvalueerd? Zal de minister de vrije begeleiding behouden?

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Tijdens de hoorzitting over de rijopleidingen werden diverse experts gehoord. De GOCA-statistiek van 2001 bevat de slaagpercentages in de rijexamens op de openbare weg voor de diverse rijopleidingen. De slaagpercentages na vrije begeleiding wijken nauwelijks af van die na andere opleidingen. Het Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) bestudeerde voor 1999-2000 de betrokkenheid van bestuurders bij ongevallen en bekeuringen. Op dit vlak haalt de vrije begeleiding in België zelfs de beste resultaten, maar buitenlandse studies tonen unaniem aan dat er geen verschillen zijn inzake betrokkenheid bij ongevallen volgens de gevolgde opleiding.

Het zou een grote vergissing zijn de vrije begeleiding af te schaffen. Talrijke Belgische en internationale onderzoeken hebben aangetoond dat het rijgedrag van chauffeurs die via vrije begeleiding hun rijbewijs hebben behaald, even veilig is als dat van de andere. In de Scandinavische landen en het Verenigd Koninkrijk, die koploper zijn in verkeersveiligheid, speelt de vrije begeleiding een heel belangrijke rol. De internationale trend is duidelijk dat de vrije begeleiding wordt gestimuleerd. Landen waar het systeem werd afgeschaft, voeren het weer in, en waar het al bestaat, moedigt de overheid het aan.

(Frans): Bij de gedachtewisseling over de vrije begeleiding moet ook rekening worden gehouden

Transports sur "la filière libre" (n° A177)

02.01 Roel Deseyn (CD&V): La filière libre - un système légal pour se préparer à l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire - fait l'objet de discussions. Il s'agit de la formation la moins chère dans le cadre de laquelle l'apprenti-conducteur doit conduire pendant neuf mois au moins en étant encadré par des conducteurs expérimentés. D'aucuns souhaitent supprimer ce système, ce qui conférerait aux auto-écoles privées le monopole des formations de conduite. Personne ne dispose toutefois de chiffres prouvant que les conducteurs ayant obtenu leur permis de conduire via la filière libre, conduisent moins bien.

Existe-t-il à ce sujet des études scientifiquement fondées ? Dans la négative, ne conviendrait-il pas d'évaluer les différents types de formation ? La ministre a-t-elle l'intention de maintenir la filière libre ?

02.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Différents experts ont été entendus lors de l'audition relative aux formations à la conduite. Les statistiques GOCA pour 2001 mentionnent les pourcentages de réussite aux examens de conduite sur la voie publique pour les différents types de formation. Les pourcentages de réussite après une formation en filière libre diffèrent peu des pourcentages obtenus après les autres types de formations. En 1999-2000, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) a examiné l'implication des conducteurs dans les accidents et les contraventions. À cet égard, la filière libre, telle que nous la connaissons en Belgique, obtient même les meilleurs résultats, mais des études réalisées à l'étranger indiquent unanimement que le type de formation suivi n'influence pas l'implication dans les accidents.

La suppression de la filière libre constituerait une grossière erreur. De nombreuses études belges et internationales ont montré que la conduite des personnes ayant obtenu leur permis de conduire via la filière libre est tout aussi sûre que celle des autres conducteurs. La filière libre joue un rôle essentiel dans les pays scandinaves et au Royaume-Uni, qui sont des exemples en matière de sécurité routière. La filière libre a clairement la cote au niveau international. Les pays ayant supprimé ce système le réintroduisent et dans les pays qui connaissent déjà ce type de formation, les pouvoirs publics encouragent son application.

(En français) La réflexion sur les filières libres doit tenir compte des chiffres, notamment du nombre

met de cijfers, namelijk het aantal ongevallen, evenals met de kwaliteit van die begeleiding. Ik denk dat we de vrije begeleiding moeten behouden.

02.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik dank minister Durant voor haar bemoedigende antwoord en hoop dat ze zal weerstaan aan de druk van de privé-scholenlobby.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de 60/40-verdeelsleutel voor NMBS-investeringen in 2002" (nr. A188)

03.01 Yves Leterme (CD&V): Onder druk van de meerderheid keurde de Kamer op 31 oktober 2001 een wetsontwerp goed waarmee het samenwerkingsakkoord met de Gewesten over het NMBS-investeringsplan 2001-2012 werd geratificeerd. Volgens dat akkoord moet elk jaar 60 procent van de investeringen naar Vlaanderen gaan en 40 procent naar Wallonië. Naar verluidt wordt die verdeelsleutel niet nageleefd.

Er zou onvoldoende personeel zijn om de investeringen te plannen, waardoor die vertraging oplopen. Daarbij schijnt de regering niet alle middelen die ze heeft beloofd, daadwerkelijk ter beschikking te stellen. Volgens het investeringsplan en de toelichting van 14 juli 2001 moet de overheid 25 miljard frank ter beschikking stellen van de NMBS, de alternatieve financieringen die de NMBS zelf regelt, niet inbegrepen.

Is er een personeelstekort op de dienst die de investeringen begeleidt? Wat is het personeelskader per gewest en hoeveel personeelsleden zijn er werkelijk in dienst?

Hoeveel middelen heeft de regering beloofd en hoeveel heeft ze effectief uitbetaald? Werden die bedragen uitgekeerd binnen de normale termijnen?

Is er een afwijking van de verdeelsleutel ontstaan ten gevolge van een personeelstekort of niet-uitbetaalde budgetten? Werd de verdeelsleutel nageleefd in 2002? Vormt het niet-naleven van de verdeelsleutel of de niet-uitbetaling van de beloofde middelen geen inbreuk op het samenwerkingsakkoord?

03.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De

d'accidents, et de la qualité de ces filières. Je pense qu'il faut préserver les filières libres.

02.03 Roel Deseyn (CD&V): Je remercie la ministre Durant pour sa réponse encourageante et j'espère qu'elle résistera à la pression des écoles de conduite privées.

L'incident est clos.

03 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la clé de répartition 60/40 appliquée aux investissements de la SNCB en 2002" (n° A188)

03.01 Yves Leterme (CD&V): Le 31 octobre 2001, la Chambre a approuvé, sous la pression de la majorité, un projet de loi ratifiant l'accord de coopération avec les Régions à propos du plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB. Aux termes de cet accord, la Flandre doit bénéficier de 60 pour cent des investissements chaque année, contre 40 pour cent pour la Wallonie. Il me revient que cette clé de répartition n'est pas respectée.

Il n'y aurait pas suffisamment de personnel pour pouvoir planifier les investissements, ce qui entraîne des retards. Le gouvernement semble, par ailleurs, ne pas mettre effectivement à disposition tous les moyens promis. Selon le plan d'investissement et le commentaire du 14 juillet 2001, les pouvoirs publics doivent mettre 25 milliards de francs à la disposition de la SNCB, sans tenir compte du financement alternatif que la SNCB règle elle-même.

Manque-t-il de personnel dans le service chargé de coordonner les investissements? Combien de personnes le cadre du personnel compte-t-il par Région et combien de membres du personnel sont-ils effectivement en service?

A combien s'élèvent les moyens promis par le gouvernement et quels moyens a-t-il effectivement alloués? Ces montants ont-ils été alloués dans des délais normaux?

Un écart par rapport à la clé de répartition est-il apparu à la suite d'une pénurie de personnel ou de budgets qui n'ont pas été libérés? La clé de répartition a-t-elle été respectée en 2002? Le non-respect de la clé de répartition ou le non-paiement des moyens promis ne constituent-ils pas une infraction à l'accord de coopération?

03.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais):

NMBS werkt een investeringsplan uit op basis van het raamwerk voor 2001-2012. Vanzelfsprekend moet de maatschappij daarbij alle voorwaarden naleven die werden vastgelegd in het samenwerkingsakkoord.

(Frans) Van het personeel van de NMBS worden inderdaad inspanningen gevraagd, maar het meeste werk wordt uitbesteed. Men kan niet spreken van een personeelsbestand dat voor de investeringen is aangesteld.

(Nederlands) De 60/40-verdeelsleutel is een cruciaal onderdeel van het samenwerkingsakkoord en zal elk jaar worden nageleefd. Daarover wil ik geen twijfel laten bestaan.

03.03 Yves Leterme (CD&V): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn precieze vragen, maar minister Durant heeft alleszins niet ontkend dat er een achterstand is ontstaan bij de investeringen in Vlaanderen, dat volgens mijn bronnen momenteel maximaal 50 procent van de middelen krijgt. Hoewel de minister zulks niet met zoveel woorden toegeeft, ligt de grote oorzaak van de achterstand bij het personeelstekort. Er is teveel Franstalig personeel en te weinig Nederlandstalig, en dat heeft een weerslag op de uitbesteding van de opdrachten. Ik zal hierover meer onderzoek doen en mijn eigen cijfers bijeenprokkelen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jean-Pol Henry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorwegverbindingen met Gosselies" (nr. A146)

04.01 Jean-Pol Henry (PS): Wat de spoorverbindingen met het station Charleroi-Zuid betreft en meer bepaald die met de luchthaven van Gosselies: hoe ver staan de studies over het tracé en wanneer worden ze afgerond? Hoe staat het met de studie over de lijn van het luchthavengebouw naar Charleroi, Fleurus en Ottignies? Er zijn twee verbindingen gepland: een naar het noorden en een naar het zuiden. Is er al een timing voor de werken? Welk deel van het meerjarig investeringsplan 2001-2012 is daarvoor bestemd?

04.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Ik zal eerst antwoorden op uw laatste vraag. Een deel van het meerjarig investeringsplan wordt besteed aan de lijn 130 N Dausoulx-Gosselies. Het gaat om een bedrag van 487,4 miljoen euro gespreid over de

La SNCB élabore un plan d'investissement sur la base du projet 2001-2012. En l'espèce, il est évident que l'entreprise doit respecter toutes les conditions prévues dans l'accord de coopération.

(En français) Le personnel de la SNCB est mis à contribution mais la majorité des travaux sont traités à l'extérieur. Il n'est pas possible de parler d'un cadre de personnel affecté aux investissements.

(En néerlandais) La clé de répartition 60/40 constitue un élément essentiel de l'accord de coopération et sera respectée chaque année. Il ne peut y avoir aucun doute à ce sujet.

03.03 Yves Leterme (CD&V): Les questions précises que j'ai posées sont restées sans réponse mais, quoi qu'il en soit, la ministre Durant n'a pas démenti qu'il y a un retard en ce qui concerne les investissements en Flandre. Selon mes sources, la Flandre ne reçoit actuellement qu'au maximum 50% des moyens. Même si la ministre ne le dit pas en ces mots, l'arriéré est principalement causé par une pénurie de personnel. Il y a trop de francophones et pas assez de néerlandophones, ce qui a une incidence sur l'adjudication des missions. Je continuerai à mener ma propre enquête dans cette affaire, en collectant mes propres chiffres.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jean-Pol Henry à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la desserte ferroviaire de Gosselies" (n° A146)

04.01 Jean-Pol Henry (PS): Concernant les liaisons ferroviaires à la gare de Charleroi Sud et plus spécialement la desserte ferroviaire de l'aéroport de Gosselies, où en sont les études du tracé et quand aboutiront-elles ? Où en est l'étude de la ligne allant de l'aérogare vers Charleroi, Fleurus, Ottignies. Deux liaisons sont prévues : une vers le nord, une vers le sud. L'agenda des travaux est-il disponible ? Quelle part du plan pluriannuel d'investissement 2001/2012 y sera-t-il affecté ?

04.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Pour répondre à votre dernière question, une part du plan pluriannuel est attribué à la ligne 130 N Dausoulx-Gosselies. Il s'agit d'un montant de 487,4 millions d'euros échelonnés entre 2004 et

periode 2004-2012.

De verbinding tussen de luchthaven en Charleroi-Zuid is gepland, maar op dit ogenblik loopt de studie over de tracés, die de herziening van verscheidene gewestplannen noodzakelijk maakt.

04.03 Jean-Pol Henry (PS): Plant de NMBS een verbinding van de luchthaven naar het noorden? In Charleroi kregen wij graag meer informatie en verdere verduidelijking bij de timing, vooral omdat 68 % van de investeringen niet voor 2006 kunnen gebeuren.

Tot slot wordt aangedrongen op overleg met de NMBS over de prioriteiten die voor de regio Charleroi belangrijk zijn.

04.04 Minister Isabelle Durant (Frans): Ik neem nota van uw vraag om bijkomende informatie over de verbinding naar het noorden. Op dit ogenblik beschik ik nog over onvoldoende informatie, omdat de NMBS nog bezig is met de studie van de tracés. Ik volg de evolutie van dit dossier echter met de nodige waakzaamheid op.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inzet van posttreinen" (nr. A190)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Onlangs kondigde De Post aan binnenkort geen post meer te vervoeren per trein, alleen nog per vrachtwagen. Daarbij zou De Post de sorteercentra in de buurt van stations sluiten.

Hoeveel poststukken vervoerde De Post in 1995, 1998 en 2001 met de trein? Welke stations werden door deze posttreinen bediend? Hoeveel kost het vervoer van één ton post met de posttrein?

Welke stappen heeft de NMBS ondernomen om De Post als klant te behouden? Wat is de schade voor de NMBS als de speciale posttreinen niet meer gebruikt worden? Hoe rijmt men de beslissing van De Post met de regeringsdoelstelling om meer goederen via het spoor te vervoeren? Zal de minister trachten de beslissing van De Post om te buigen?

05.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): B-

2012.

Le raccordement entre l'aéroport et Charleroi Sud est prévu mais actuellement nous en sommes à l'étude des tracés, ce qui nécessite la révision de différents plans de secteur.

04.03 Jean-Pol Henry (PS): La SNCB prévoit-elle une liaison entre l'aérogare et le Nord?

A Charleroi, nous voudrions avoir de plus amples informations et plus de précision quant au calendrier envisagé d'autant que 68% des investissements ne pourront être dépensés avant 2006.

Enfin, une concertation avec la SNCB est vivement souhaitée quant aux priorités que la région de Charleroi entend voir retenues.

04.04 Isabelle Durant, ministre(en français): Je prends bonne note de votre demande d'informations complémentaires concernant la liaison vers le Nord. Je ne dispose pas encore d'informations suffisantes dans la mesure où la SNCB est encore au stade de l'étude des tracés. Néanmoins, je reste ouverte et vigilante face à l'évolution de ce dossier.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le service des trains postaux" (n° A190)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La Poste a annoncé récemment son intention de cesser prochainement tout transport de courrier par train et de ne plus utiliser à cette fin que des camions. En plus, La Poste devrait fermer les centres de tri situés aux abords des gares.

Combien d'envois La Poste a-t-elle transportés par train en 1995, 1998 et 2001 ? Quelles gares ont été desservies par ces trains postaux ? Combien coûte le transport d'une tonne de courrier par train postal ?

Quelles démarches la SNCB a-t-elle entreprises pour faire en sorte que La Poste reste sa cliente ? A combien se chiffreraient les dommages subis par la SNCB si les trains postaux spéciaux n'étaient plus utilisés ? Cette décision de La Poste n'est-elle pas inconciliable avec l'objectif gouvernemental de transporter à l'avenir plus de marchandises par voie ferrée ? La Ministre tentera-t-elle d'infléchir la décision de La Poste ?

05.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) :

Cargo heeft geen statistieken over de per spoor vervoerde poststukken, enkel over de gereden kilometers. In 1995 waren er dat 723.000, in 1998 werden er 662.000 kilometers gereden en in 2001 waren er dat 606.000.

In de interne statistieken van De Post vertegenwoordigt het spoorvervoer 9 percent van het totale volume en 3 percent van de goederenkilometers. Een klein maar belangrijk onderdeel wordt dus per trein vervoerd, de rest gebeurt per vrachtwagen.

De posttreinen bedienen de sorteercentra van Gent, Antwerpen, Brussel, Charleroi en Luik.

De prijs wordt niet berekend per ton maar per gereden trein per kilometer. In 2002 bedroeg de prijs 7,32 euro, inclusief 1,20 euro voor de infrastructuurvergoeding.

De NMBS heeft zich meermaals bereid getoond om De Post te blijven bedienen maar De Post reageerde negatief. De motorstellen van de posttreinen worden einde 2004 buiten dienst gesteld. Ze zijn dan volledig afgeschreven en de spoorwegmaatschappij loopt dus geen financiële schade op.

Ik wil toch beklemtonen dat ik hoop dat de NMBS De Post kan blijven bedienen.

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Het is duidelijk te zien aan het dalende aantal kilometers dat noch De Post noch de NMBS veel aandacht besteden aan het postvervoer per trein.

De cijfers die de minister aanhaalt verschillen wel sterk met de cijfers van minister Daems. Hij haalde gisteren een berekening per container aan die bewijst dat het traject Brussel-Gent per trein 5,15 euro kost en per vrachtwagen slechts 1,90 euro. Hij zei ook onverbloemd dat overheidsbedrijven niet dienen om elkaar te subsidiëren. Daarmee kan ik akkoord gaan, maar het resultaat van dit alles is wel dat er een groter aantal vrachtwagens zal rondrijden. In de puur economische kostenberekening van De Post worden de mobiliteits- en milieukost dus niet meegerekend. Van een groene minister verwachten we toch meer aandacht voor punten als verkeersveiligheid en het Kyoto-akkoord.

Daar komt bij dat de tweeduizend personeelsleden van de sorteercentra, die vroeger vlakbij een station werkten, voortaan met de wagen moeten komen werken of zich met pendelbusjes laten vervoeren. Weer meer verkeer op de weg dus.

B-Cargo ne dispose pas de statistiques concernant les envois postaux transportés par voie ferrée. Les statistiques dont il dispose ont trait uniquement aux kilomètres parcourus. En 1995, ceux-ci se sont élevés à 723.000 ; en 1998, à 662.000 et, en 2001, à 606.000. Dans les statistiques internes de La Poste, le transport ferroviaire représente 9 % du volume total et 3 % des kilomètres parcourus pour transporter des marchandises. Une partie réduite mais importante des envois postaux est donc transportée par le rail, le reste l'étant par camion. Les trains postaux desservent les centres de tri de Gand, d'Anvers, de Bruxelles, de Charleroi et de Liège.

Le prix n'est pas calculé par tonne mais par kilomètre/train. En 2002, ce prix s'est élevé à 7,32 euros, ce montant incluant 1,20 euro pour l'indemnité d'infrastructure.

A plusieurs reprises, la SNCB s'est montrée prête à continuer à servir La Poste mais celle-ci a réagi défavorablement. Les rames automotrices des trains postaux seront mises hors service à la fin de 2004. Elles seront alors complètement amorties de sorte que notre société des chemins de fer ne subira aucun dommage financier.

Je voudrais cependant exprimer le vœu ardent que la SNCB puisse continuer à servir La Poste.

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La diminution du nombre de kilomètres indique clairement que ni La Poste ni la SNCB n'accordent beaucoup d'importance au transport du courrier par train.

Les données chiffrées avancées par la ministre diffèrent toutefois fortement de celles fournies par le ministre Daems. Hier, il affirmait, calcul à l'appui, que le transport d'un conteneur par train entre Bruxelles et Gand coûtait 5,15 euros, contre 1,90 euro seulement en camion. Il a également déclaré sans ambages que les entreprises publiques n'étaient pas censées se subventionner mutuellement. Je peux le comprendre mais le résultat final reste une augmentation du nombre de camions sur les routes. Le calcul des coûts purement économique de La Poste ne prend donc pas en compte les coûts en termes de mobilité et d'environnement. De la part d'une ministre écologiste, nous sommes tout de même en droit d'attendre plus d'attention pour des points tels que la sécurité routière et les accords de Kyoto.

Ajoutons encore que les deux mille personnes employées dans les centres de tri, qui travaillaient autrefois juste à côté des gares, devront désormais se rendre au travail en voiture ou faire la navette en bus. La circulation sur les routes s'intensifiera donc

encore.

05.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De cijfers moeten verder onderzocht worden vooraleer we ze kunnen vergelijken.

Mijn bedoeling blijft een globale aanpak van de problemen, maar de zuiver economische kost van het wegvervoer ligt nu eenmaal lager dan die van het vervoer per trein. Ik wil hierover een discussie ten gronde voeren met de directies van De Post en de NMBS, maar we hebben nog tot 2004 de tijd om die discussie af te ronden.

05.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De bedoeling is een globale aanpak, maar in de praktijk zien we daar niet veel van. Voor minister Daems is de discussie trouwens al afgerond, voor hem telt alleen de zuiver economische kost. Het is duidelijk dat in deze materie een goed gefundeerde kosten-batenanalyse broodnodig is en ik stel voor dat de regering daarvoor de nodige middelen ter beschikking stelt.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ingebruikneming van oude spoorlijnen door het provinciebestuur West-Vlaanderen voor de verdere uitbouw van een fietsnetwerk" (nr. A198)**

06.01 **Daan Schalck** (SP.A): Het provinciebestuur van West-Vlaanderen heeft een aanvraag ingediend om het spoortraject Kortrijk-Zwevegem op lijn 83 en het traject Kortemark-Poelkapelle op lijn 63 op te breken met de bedoeling toeristische fietspaden aan te leggen. De NMBS zou deze aanvraag steunen. Tot dusver heeft het departement van minister Durant nog niet geantwoord op deze aanvragen, die al geruime tijd terug werden ingediend.

Wanneer zal in dit dossier een beslissing worden genomen? Wanneer zal het provinciebestuur van West-Vlaanderen officieel op de hoogte worden gebracht?

Steunt de minister de keuze voor de uitbouw van een toeristisch-recreatief fietspadennetwerk op niet meer gebruikte spoorwegbeddingen?

06.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*):

05.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Nous devons encore examiner les chiffres d'une manière plus approfondie avant de pouvoir les comparer.

Je privilégie toujours une approche globale des problèmes, mais le coût économique du transport routier est inférieur au coût du transport par train. Je souhaite mener une discussion approfondie à ce sujet avec les directions de La Poste et de la SNCB, mais nous avons encore le temps de clôturer cette discussion d'ici à 2004.

05.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Vous souhaitez une approche globale, mais en pratique, nous n'en voyons pas la couleur. Par ailleurs, pour le ministre Daems, la discussion a déjà été clôturée; en ce qui le concerne, le coût économique de ce système est le seul facteur entrant en ligne de compte. Il est manifestement indispensable de procéder à une analyse de rentabilité solidement étayée, et je propose que le gouvernement fournisse les moyens nécessaires à cet effet.

L'incident est clos.

06 **Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation d'anciennes lignes de chemin de fer par l'administration provinciale de Flandre occidentale en vue de poursuivre l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables" (n° A198)**

06.01 **Daan Schalck** (SP.A): L'administration provinciale de Flandre occidentale a introduit une requête tendant au démantèlement des lignes de chemin de fer numéro 83 entre Courtrai et Zwevegem et numéro 63 entre Kortemark et Poelkapelle en vue de l'aménagement de pistes cyclables touristiques. La SNCB appuierait cette requête. Jusqu'à présent, le département de la ministre Durant n'a pas répondu à ces requêtes, réitérées il y a quelque temps déjà.

Quand prendra-t-on une décision dans ce dossier? Quand l'administration provinciale de Flandre occidentale en sera-t-elle informée officiellement?

La ministre approuve-t-elle l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables à vocation récréative et touristique sur des sites ferroviaires désaffectés?

06.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*):

Artikel 30 bis van het huidige beheerscontract verbiedt het opbreken van sporen, tenzij hiervoor uitdrukkelijk toestemming wordt gegeven. Het derde beheerscontract zal in de toekomst een structurele oplossing bieden voor dergelijke gevallen. De NMBS heeft mij een brief gezonden om voor het traject Kortrijk-Zwevegem op lijn 83 een uitzondering te vragen op artikel 30 bis. Deze lijn is niet langer nuttig voor spoorwegexploitatie. Ik zal positief antwoorden op het verzoek van de NMBS, die dan in alle vrijheid een beslissing kan nemen.

Het provinciebestuur van West-Vlaanderen heeft de NMBS gevraagd om ook voor het traject Kortemark-Poelkapelle op de voormalige lijn 63 de sporen te mogen opbreken. Dit gedeelte van lijn 63 werd gebruikt als spooraansluiting om het militair depot van Houthulst te bedienen. Het leger heeft deze aansluiting niet langer nodig en ook de NMBS ziet niet langer brood in de exploitatie van het traject Kortemark-Poelkapelle, zodat ze geneigd is op het verzoek van de provincie in te gaan. Hiervoor is natuurlijk eerst mijn akkoord nodig. Ik wacht dus de officiële vraag van de NMBS af.

06.03 Daan Schalck (SP.A): Het is een goede zaak dat het nieuwe beheerscontract een structurele oplossing zal bieden voor de problematiek van het opbreken van sporen. Ondertussen moet met gezond verstand worden gereageerd op vragen om af te wijken van artikel 30 bis..

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en de toekomst van ABX" (nr. A225)

07.01 Yves Leterme (CD&V): Wat was de houding die de vertegenwoordiger van de regering tijdens de recentste vergaderingen van de raad van bestuur van de NMBS heeft ingenomen in verband met de toekomst van ABX?

In februari 2002 heeft de regering nog 50 miljoen euro aan ABX gegeven. Bij die gelegenheid verklaarde de regering dat dit absoluut de laatste keer was. Is dit nog altijd het standpunt van de regering?

Wat is de verdere timing van de regering in het dossier-ABX?

07.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Op 11 oktober jongstleden heeft de gedelegeerd

L'article 30bis du contrat de gestion actuel interdit le démantèlement des voies, sauf si celui-ci fait l'objet d'une autorisation expresse. À l'avenir, le troisième contrat de gestion offrira une solution structurelle à ce type de problème. La SNCB m'a adressé un courrier demandant une dérogation à l'article 30bis pour le trajet Courtrai-Zwevegem sur la ligne 83. Cette ligne ne convient plus pour une exploitation ferroviaire. Je donnerai une réponse positive à la requête de la SNCB, qui pourra ensuite prendre une décision en toute liberté.

L'administration provinciale de Flandre occidentale a également demandé à la SNCB le démantèlement de l'ancienne ligne 63 entre Kortemark et Poelkapelle. Ce tronçon de la ligne 63 servait de raccordement ferroviaire au dépôt militaire de Houthulst. L'armée n'a plus besoin de ce raccordement et l'exploitation du trajet Kortemark-Poelkapelle ne revêt plus aucune utilité pour la SNCB, si bien que celle-ci est encline à accéder à la requête de la province. Naturellement, la SNCB devra tout d'abord recevoir mon accord, et j'attends donc sa demande officielle.

06.03 Daan Schalck (SP.A): Je me réjouis d'apprendre que le nouveau contrat de gestion offrira une solution structurelle au problème du démantèlement des voies. Entre-temps, il convient de réagir avec bon sens aux demandes de dérogation à l'article 30bis.

L'incident est clos.

07 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la SNCB et l'avenir d'ABX" (n° A225)

07.01 Yves Leterme (CD&V): Quelle position le représentant du gouvernement a-t-il adoptée lors des dernières réunions du conseil d'administration de la SNCB en ce qui concerne l'avenir d'ABX ?

Au mois de février 2002, le gouvernement a encore octroyé 50 millions d'euros à ABX. A cette occasion, il avait déclaré que c'était la toute dernière fois qu'il agissait de la sorte. Le gouvernement est-il toujours du même avis ?

Quel est le calendrier prévu par le gouvernement dans le dossier ABX ?

07.02 Isabelle Durant , ministre (en français) : Le 11 octobre dernier, l'administrateur délégué d'ABX

bestuurder van ABX zijn raad van bestuur een herstelplan voorgelegd dat in een herfinanciering van ABX voorziet. Dat plan werd echter noch door de raad van bestuur van ABX noch door die van de NMBS goedgekeurd. De raad van bestuur van ABX heeft de heer Vinck gevraagd om de situatie opnieuw te bekijken. De heer Vinck is nu meerdere denk pistes aan het verkennen opdat ABX zich op termijn uit de NMBS zou terugtrekken en teneinde privé-partnerschappen te vinden. Het is dus niet uitgesloten dat er vers kapitaal in ABX zou worden gepompt maar dat is niet de oplossing waar de voorkeur naar uitgaat. Het runnen van een bedrijf voor wegvervoer behoort niet tot de taken van de NMBS of van de overheid. In zekere zin is ABX een parasiet van de NMBS, en ik wil niet dat die onderneming de middelen van het overheidsbedrijf verder opsoupeert.

07.03 Yves Leterme (CD&V): De minister draagt al drie jaar beleidsverantwoordelijkheid over de NMBS. Toen de maatschappij met haar 'avonturen' begon, heeft de minister gezwegen. Via herstructureringen moet er op termijn een *break-evenpoint* komen bij ABX, maar ondertussen laat de minister wel de mogelijkheid open om nog maar eens een kapitaalsinjectie te doen om ABX te saneren. Dit wordt zeker vervolgd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.15 uur.

a présenté à son conseil d'administration un plan de redressement qui prévoit un refinancement d'ABX. Mais ce plan ne fut approuvé ni par le conseil d'administration d'ABX ni par celui de la SNCB. Le conseil d'administration d'ABX a demandé à M. Vinck de reprendre la situation en mains. Ce dernier travaille sur plusieurs pistes, dans une perspective de désengagement à terme de la SNCB et de recherche de partenariats privés. La recapitalisation n'est donc pas exclue mais elle n'est pas privilégiée. Ni la SNCB ni l'Etat n'ont à faire fonctionner une compagnie de transport routier. ABX est, d'une certaine façon, un parasite de la SNCB et je ne souhaite pas qu'il rogne davantage sur les moyens de cette entreprise publique.

07.03 Yves Leterme (CD&V): Cela fait trois ans déjà que la SNCB ressortit à la responsabilité politique de la ministre. Lorsque cette société s'est lancée dans ses "aventures", la ministre s'est tue. A terme, les restructurations doivent permettre à ABX d'atteindre un seuil de rentabilité mais, dans l'intervalle, la ministre n'exclut pas la possibilité d'injecter une nouvelle fois des capitaux pour assainir ABX. Ce dossier est loin d'être clos.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 11.15 heures.