

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 16 FEBRUARI 2009

Namiddag

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

du

LUNDI 16 FÉVRIER 2009

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10364 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

01 Vraag van de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het station Mechelen-Nekkerspoel" (nr. 10460)

01.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): In 1997 verkocht de NMBS het station Mechelen-Nekkerspoel. Hoewel het de bedoeling was om een nieuw station te bouwen, wordt nu overwogen om het oude station terug te kopen.

Is er al duidelijkheid over deze plannen? Wat was de verkoopprijs in 1997 en wat is de huidige vraagprijs? Wanneer zal het nieuwe of hernieuwde station klaar zijn? Wordt er gezocht naar partners voor de wederingebruikneming van het oude station? Wordt er in meer ruimte voor fietsenstallingen voorzien?

01.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): De NMBS Holding onderzoekt wat de beste oplossing is voor het verbeteren van de dienstverlening in het station Mechelen-Nekkerspoel. De aankoop van het oude stationsgebouw is een van de opties.

In 1997 werd het gebouw verkocht voor 252.851 euro. Onder andere door grondige renovatiewerken bedraagt de huidige vraagprijs 1.950.000 euro. De holding zal een definitieve beslissing nemen over de aankoop zodra duidelijk is of dat inderdaad de beste optie is en als er een akkoord over de prijs wordt bereikt. Als die beslissing op korte termijn valt, kan het vernieuwde station gebruiksklaar zijn in 2012. Er zal binnen het gebouw ook plaats zijn voor andere commerciële en niet-commerciële functies, waarvoor private en publieke partners zullen worden gezocht.

Momenteel is er plaats voor 227 fietsen. Tussen 2011 en 2013 wordt die capaciteit uitgebreid met 315 extra plaatsen.

01.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Het verschil tussen de verkoopprijs en de vraagprijs is wel erg groot. Ik hoop dat de investeringen die prijs verantwoorden. Ik kijk uit naar de definitieve beslissing.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw **Maya Detiège** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken,

Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de reorganisatie bij De Post" (nr. 10492)

02.01 **Maya Detiège** (sp.a): Om de rendabiliteit van De Post te verhogen en de toegankelijkheid van de dienstverlening te verbeteren, was voormalig minister Vervotte van plan om een aantal postkantoren in Antwerpen Noord te sluiten en te vervangen door postpunten, e-shops en zegelwinkels. Ik betwijfel of dat een goede beslissing is. Voor de specifieke noden van een havenstad volstaan postpunten, waar enkel kleine verrichtingen kunnen worden gedaan, niet. De inwoners van Antwerpen Noord zullen naar het centrum van de stad moeten voor een postkantoor. Door de werken aan de Noorderlaan en de komende werken aan de Oosterweelverbinding zal dat niet zo eenvoudig zijn. Antwerpen Luchtbal telt bovendien vooral sociale woonwijken en dus veel kwetsbare en minder mobiele burgers.

Zal de minister de plannen van minister Vervotte voortzetten of ziet hij toch een meerwaarde in het voortbestaan van de postkantoren in Antwerpen Noord?

02.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): We kunnen deze discussie voeren voor de 217 postkantoren die werden gesloten in 2008. Er zijn momenteel nog 796 postkantoren open. Om van De Post een competitief bedrijf te maken, moet dat aantal dalen tot 650 kantoren. Het is evident dat ik dit beleid van minister Vervotte voortzet.

De sluiting gebeurt niet blindelings, want men probeert dan minstens een postpunt te openen. Keuzes voor een sluiting zijn gebaseerd op analyses van het gebruik. De kantoren die het best functioneren of de meeste klanten aantrekken, worden uiteraard niet gesloten. Bij aanpassingen houdt men rekening met de behoeften en verwachtingen van de burgers en economische factoren als de liberalisering van de postmarkt en de daling van de postvolumes. Het postkantorennetwerk is vandaag overigens nog steeds verlieslatend. De Post streeft ook naar een grotere toegankelijkheid, onder andere door langere openingstijden in de PostPunten.

In Antwerpen Noord wil De Post enkel Luchtbal sluiten. Het is niet de bedoeling om de kantoren Ekeren en Merksem te sluiten. Er is al een postpunt actief in Luchtbal. Dat moet de dienstverlening voor die bewoners van Antwerpen Noord vrijwaren. Bedrijven beschikken over een aantal specifieke diensten zoals de ophaling van post ten huize of frankeermachines. De dienst 'AUB Postbode' is bedoeld als alternatief voor minder mobiele mensen.

02.03 **Maya Detiège** (sp.a): Men is niet tevreden over de werking van het postpunt in Luchtbal. Als men een postkantoor sluit in zo een arme buurt, neemt men soms een heel sociaal netwerk weg. Men moet er ook rekening mee houden dat men in een havengebied zit. Ik zou het appreciëren als de minister de zaak zou willen herbekijken, samen met de mensen van De Post. De bewoners daar zijn echt wel misnoegd.

02.04 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Mevrouw Detiège mag de redenen voor het ongenoegen over het postpunt doorgeven aan mijn kabinet.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 10569)**

03.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Het raadgevend comité voor de gebruikers (RCG) ligt al bijna een jaar stil. Het klaagt al jaren over een gebrek aan middelen om zijn taak naar behoren te kunnen vervullen.

Hoe vaak kwam het RCG de vorige twee jaar samen? Wanneer vergaderde men voor het laatst? Waarom wordt het comité niet beter ondersteund? Hoe kan de NMBS op die manier een degelijke relatie met de reizigers uitbouwen? Wat was de uitkomst van het onderhoud met het RCG op het kabinet van de minister?

03.02 Minister **Steven Vanackere** (Nederlands): Het RCG is een onafhankelijk orgaan. Noch de NMBS-Groep, noch ikzelf ken de planning van het comité. In de periode 2006 tot 2008 werden vijftien plenaire vergaderingen georganiseerd. In 1996 hebben de NMBS en het RCG een protocol ondertekend. Sindsdien

kent de FOD Mobiliteit een vergoeding toe aan de leden van het uitvoerend bureau en stelt de NMBS drie personeelsleden voor administratieve taken ter beschikking van het RCG. Een bediende van de NMBS-Groep is tevens halftijds gedetacheerd om het comité bij te staan bij het opstellen van de adviezen. Het RCG krijgt van een NMBS-Holding ook een budget voor het drukken van het jaarverslag.

In de nieuwe beheerscontracten 2008-2012 tussen de Staat en de drie vennootschappen van de NMBS-Groep wordt veel aandacht en zorg gevraagd voor de kwaliteit van de dienstverlening. De NMBS-Holding heeft een voorstel om het RCG te integreren dat kwaliteitsproces.

Ik hecht net zoals mijn voorganger bijzonder veel belang aan de onafhankelijkheid en de goede werking van het comité. Daarom werd door mijn beleidscel in overleg met de staatssecretaris voor Mobiliteit een voorstel uitgewerkt om het comité bij de NMBS-Groep meer autonomie te geven en om het lokalen en personeel ter beschikking te stellen bij de FOD Mobiliteit.

Op 22 januari vond een onderhoud plaats tussen een vertegenwoordiger van de beleidscel van staatssecretaris Schouppe, een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en de voorzitter van het raadgevend comité.

Het comité krijgt nu tot half februari de tijd om te reageren op het voorstel.

03.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Ik kijk uit naar dat antwoord. Ik hoop dat het RCG een nieuwe start kan nemen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de mobiliteitsbudgetten" (nr. 10611)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In Nederland loopt een waardevol project dat een alternatief probeert te bieden voor de bedrijfswagen. De mobiliteitskaart is een soort reispas waarmee de gebruiker flexibel de diverse vormen van transport kan combineren. In Nederland zijn er al 50.000 gebruikers.

Ook in ons land moet zo'n initiatief kunnen aanslaan. Op wetgevend vlak moet er niet veel gebeuren. Een private firma kan het initiatief nemen, maar ze heeft de medewerking nodig van de openbaarvervoermaatschappijen.

Zo een kaart biedt tal van voordelen voor de reizigers, die soepel kunnen kiezen, voor de bedrijven, die een veel kleiner park van bedrijfswagens kunnen beheren, en voor de NMBS, die een nieuwe markt kan aanboren. Zo een verschuiving van de bedrijfswagen naar alternatieve transportmodi is vanzelfsprekend gunstig voor de file- en CO₂-problematiek.

Hoe staat de minister tegenover deze mobiliteitskaart? Zou de NMBS bereid zijn om in zo een project mee te stappen?

04.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Ik heb al van het concept gehoord, al kan dat natuurlijk op verschillende manieren worden ingevuld. Het zal uiteraard stapsgewijs tot stand moeten komen. Tussen 2000 en 2003 ontwikkelde de MIVB al een kaart die zeer eenvoudig te gebruiken is en die een eerste aanzet zou kunnen zijn. De bedoeling is natuurlijk dat voor alle Belgische openbaarvervoermaatschappijen één kaart ontwikkeld zou worden, zodat men niet meer aan de verschillende loketten hoeft aan te schuiven. Die kaart zou zoals een Proton-kaart herlaadbaar moeten worden. Hiermee zou de gebruiker zorgeloos van punt a naar punt b kunnen gaan, ook al maakt hij gebruik van verschillende vervoersmiddelen. In een volgende fase zou men hier ook bijvoorbeeld huurvoertuigen, fietsen en parkeermogelijkheden aan kunnen toevoegen.

Als eerste aanzet hiervoor werd Railease ontwikkeld, waarmee werknemers op elk moment kunnen kiezen

tussen een leasingwagen of de trein. Dat systeem kan nog versoepeld worden.

Gelet op de file- en parkeerproblematiek moet er een totale mobiliteitsoplossing komen. De NMBS is bereid om daaraan mee te werken, zodat de gebruiker op elk moment het meest geschikte vervoermiddel kan kiezen. In een eerste fase moet daarvoor een samenwerking tot stand komen tussen de NMBS, De Lijn, de MIVB en de TEC. In een tweede fase kan dat gecombineerd worden met taxi, huurauto, huurfietsen en parkeermogelijkheden.

De mobiliteitskaart zal een belangrijke stap zijn om een verstandig mobiliteitsgebruik aan te moedigen. Er wordt aan gewerkt en er is reeds vooruitgang geboekt.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik ben blij dat er al stappen gezet zijn om de theorie in de praktijk om te zetten. Ik heb wel de indruk dat elke vervoersmaatschappij daar op dit moment nog te veel individueel mee bezig is.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag of de NMBS, zoals in Nederland, openstaat om samen te werken met privé-initiatieven van bijvoorbeeld leasingbedrijven. Ik hoop dat de NMBS ook daartoe bereid is.

Ten slotte is het natuurlijk logisch dat de kaart stapsgewijs zal worden ingevoerd. Dat was ook het geval in Nederland. Ik hoop wel dat alle spelers bij de ontwikkeling van het systeem betrokken zullen worden.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de hervormingen van De Post in Vilvoorde" (nr. 10577)

05.01 Michel Doomst (CD&V): Van de vijf postkantoren in Vilvoorde blijft er nu nog maar één open, terwijl er nog maar twee vervangende PostPunten werden geopend. Hoe komt dat? Is er een oplossing op korte termijn? In hoeveel gemeenten heeft De Post haar voornemen om pas een kantoor te sluiten nadat een PostPunt geopend is, niet kunnen waarmaken?

05.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De Post stelt alles in het werk om eerst een PostPunt te openen vooraleer een postkantoor te sluiten. In de meeste gevallen is De Post deze middelenverbintenis nagekomen. In 34 gevallen werd echter nog geen alternatief gevonden. Acht postkantoren werden gesloten om veiligheidsredenen. Voor de andere 26 kantoren werd nog geen goede uitbater voor het vervangende PostPunt gevonden. In vijf gevallen was er oorspronkelijk wel een postpunt, maar is dat inmiddels reeds gesloten. De zoektocht naar geschikte uitbaters in die gemeenten wordt voortgezet. In zeven gemeenten werd om organisatorische redenen nog geen PostPunt geopend, maar dat zal op korte termijn worden opgelost.

Op 31 december 2008 waren er al 558 PostPunten actief en bestonden er nog 796 postkantoren. Daarmee is het aantal servicepunten van De Post relatief stabiel gebleven op 1.350. In 2008 werden er 217 kantoren gesloten en 211 PostPunten geopend.

Voor de postkantoren in Vilvoorde Kerk en Koningslo werden postpunten geopend door de NMBS en de Super GB in Vilvoorde. Die PostPunten zijn ook een alternatief voor het postkantoor Vilvoorde Kassei. In Peutie werd nog geen geschikte partner gevonden. De selectieprocedure voor uitbaters van twee bijkomende PostPunten is nog volop aan de gang.

05.03 Michel Doomst (CD&V): Op korte termijn zal er in Vilvoorde dus een oplossing gevonden worden. Krijgt De Post voldoende medewerking van de lokale besturen in haar zoektocht naar geschikte locaties?

05.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Meestal wel. De gemeentebesturen willen ook dat er snel een aangepaste dienstverlening komt voor de inwoners. Als De Post moeilijkheden ondervindt, dan wordt er meestal vooruitgang geboekt dankzij de medewerking van de lokale besturen.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het voortzetten van het bezorgen van dagbladen door De Post" (nr. 10618)**

06.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Op 26 januari liet de heer Van Quickenborne verstaan dat de dagelijkse krantenbedeling door De Post op de helling zou kunnen worden gezet (zie *Beknopt Verslag* 52 COM 428, blz. 6).

Dat lijkt mij geen goed idee, omwille van het belang van de pers voor de democratie, de moeilijkheden waarin de sector momenteel verkeert en het marktaandeel dat de dagbladbezorging voor De Post vertegenwoordigt.

Heeft de regering die mogelijkheid besproken? Kan u ons persoonlijk garanderen dat de bezorging van de dagbladen ook in het nieuwe beheerscontract van De Post zal worden ingeschreven?

06.02 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Tot september 2010 zal De Post al haar openbare diensten onverkort blijven verlenen.

De vroege dagbladbezorging, zoals vastgelegd in het huidige beheerscontract, vloeit voort uit een tripartiete overeenkomst tussen de Belgische Staat, de krantenuitgevers en De Post. De Post is overigens niet de enige speler op die markt, want in bepaalde delen van het land worden de dagbladen door privé-ondernemingen bezorgd.

De prijs is afgestemd op de markt. In dunbevolkte gebieden zou De Post echter niet hetzelfde tarief kunnen aanrekenen zonder zware verliezen te lijden.

In het kader van de besprekingen betreffende het volgende beheerscontract zullen al die opdrachten van openbare dienst worden geëvalueerd. Tot op heden werd er hierover niets beslist. De dagbladbezorging werd nog niet aan de orde gesteld in de regering.

Persoonlijk vind ik het een verstandige keuze dat de nodige bedragen voor die diensten worden uitgetrokken.

06.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De geschreven pers heeft de steun van De Post hard nodig voor de vroege bezorging van de dagbladen. De heer Van Quickenborne heeft eens te meer een proefballonnetje opgelaten; we zullen waakzaam moeten blijven!

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een treinstation in Haasrode" (nr. 10634)**

07.01 **Michel Doomst** (CD&V): Vlaams-Brabant wil graag een nieuw station aan het bedrijventerrein in Haasrode. Dat zou de verkeersdruk rond Leuven doen afnemen. Ook voetbalploeg Oud-Heverlee Leuven ziet wel iets in dat plan. Wat zegt de haalbaarheidsstudie van de NMBS daarover?

07.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Het klopt dat Vlaams-Brabant geïnteresseerd is in dit project en de NMBS bevestigt dat dit plan 'enig potentieel' heeft, maar er is absoluut nog geen haalbaarheidsstudie en bijgevolg ook nog geen timing.

07.03 **Michel Doomst** (CD&V): Wanneer is de haalbaarheidsstudie haalbaar?

07.04 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Ik zal mij daarover nader informeren.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de informatievoorziening bij het spoor" (nr. 10635)**

08.01 **Ine Somers** (Open Vld): Op 8 januari 2009 antwoordde de minister in plenaire vergadering op vragen over de extreme koude en de gebrekkige informatie door de NMBS. De voorzitter van ACOD-Spoor beweert dat de door de minister aangehaalde oplossingen onvoldoende zijn. Hij meent dat de centralisatie tot één enkele dispatching voor het hele land beter pas wordt ingevoerd na de concentratie van de seinhuizen. Van de honderden seingevers zouden er slechts dertig overblijven. Hij klaagt de onervarenheid van het dispatchingpersoneel aan en het feit dat door de opsplitsing van de NMBS-groep nu drie dispatchingcentra eerst met elkaar communiceren en dan pas met de stations, wat tijdverlies betekent.

Wat is het standpunt van de minister? Zal hij met deze opmerkingen rekening houden?

08.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): In de media werd alles onterecht herleid tot een louter communicatieprobleem. De dienstverlening is wel degelijk prioritair voor de NMBS.

De heer Digneffe verwacht twee zaken: de communicatie en de centralisatie van dispatching en seinhuizen. De concentratie van dispatching en seinhuizen zou de communicatie moeten verbeteren, aangezien daardoor veel moderne technologie in gebruik kan worden genomen.

Er zijn twee dispatchingcentra, een van Infrabel en een van de NMBS. Zij hebben elk hun dispatching, namelijk Traffic Control en RDV, Reizigers Dispatching Voyageurs. De honderden seinhuizen zullen verminderen tot dertig.

Traffic Control bestaat twee jaar en er is altijd voldoende personeel met ervaring aanwezig geweest tijdens de opleidingsperiode van nieuw personeel. De situatie is nu gestabiliseerd. Voor de seinhuizen is er nog een grote instroom van nieuw personeel, maar goede coaching zorgt voor een vlotte integratie. De enige manier om ervaring op te doen bestaat erin het werkelijke verloop van de activiteiten te volgen. Daarnaast komt er nog een bijkomende opleiding in het efficiënter communiceren.

Om de communicatie nog te verbeteren worden de opleidingen voor omroepers nog aangescherpt en wordt voor hen een competentieprofiel opgesteld.

De NMBS-groep moet een gezamenlijk communicatieplan uitwerken om op korte termijn de informatie aan de reizigers grondig te verbeteren. Dat actieplan moet mij eerstdaags worden voorgelegd en ik zal ervoor zorgen dat het grondig wordt bekeken. De structuur van de NMBS-groep heeft echter geen impact op de efficiëntie van de communicatie.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het auditrapport over de NMBS door het Rekenhof" (nr. 10636)**

09.01 **Ine Somers** (Open Vld): Na een resolutie van 19 maart 2008 schreef het Rekenhof twee rapporten over de financiering van de opdrachten van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding enerzijds en over de

naleving van de beheerscontracten anderzijds.

Op welke termijn zal de minister de aanbevelingen van het rapport-Berger uitvoeren en de samenwerking tussen de drie entiteiten efficiënter maken? Zal hij daarbij kiezen voor het Europese scenario? Zal hij ook de doelstellingen omtrent de commerciële snelheid in de beheerscontracten opnemen, zoals het Rekenhof voorstelt? Zal hij van de drie entiteiten een jaarlijks verslag eisen over de naleving van die beheerscontracten? Zal de minister laten onderzoeken in welke mate het verkopen van de commerciële activa van B-Holding kan bijdragen tot het aflossen of stabiliseren van de financiële schuld? Kan de restschuld niet beter worden verdeeld tussen NMBS en Infrabel, die beide een positieve cashflow hebben?

09.02 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): De NMBS-holding verkoopt nu al vaste activa die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van haar opdrachten als openbare dienst. De opbrengsten hiervan zijn echter onbeduidend in vergelijking tot de schuldenlast. Dit is dus zeker geen doorslaggevende strategie om de financiële schulden aan te pakken.

De basis van de herstructurering van 2005 was de oprichting van schuldenvrije dochtervennootschappen, om hun leefbaarheid op lange termijn te kunnen garanderen. Daarnaast moeten we de volgende maanden op zoek naar oplossingen om de historische schuld af te lossen. Als we de schuld bijvoorbeeld over de operationele entiteiten verdelen, betalen we een commerciële schuld af met openbare middelen. Dat kan niet zonder onderhandelingen met de Europese Commissie.

Volgens het rapport van Roland Berger moeten de relaties van de entiteiten met de NMBS-holding worden verduidelijkt als we de groei van de groep niet in gevaar willen brengen. Duidelijke doelstellingen in het beheerscontract met elk van de drie entiteiten zouden volgens hetzelfde rapport een oplossing bieden voor de huidige operationele knelpunten. Deze doelstellingen werden duidelijk geformuleerd in de beheerscontracten 2008-2012.

Daarnaast poneert het rapport de stelling dat deze knelpunten tot de verantwoordelijkheid behoren van de spoorweggroep zelf. Mijn voorganger heeft daarom begin september de verantwoordelijken uitgenodigd om de minister van Overheidsbedrijven oplossingen voor te stellen. Ik verwacht eerstdaags een rapport over de hr-problemen en de externe communicatie. Het rapport over een grotere stiptheid verwacht ik tegen eind maart.

Er was een vraag over 'het toetsen van de structuren aan het Europese scenario'. We moeten onze woorden voorzichtig kiezen: natuurlijk kiezen wij de beste instrumenten om de NMBS beter te wapenen voor de huidige mobiliteitsvragen. Al sinds 2000 zijn de opeenvolgende ministers van Overheidsbedrijven op zoek naar een manier om de Europese regelgeving te implementeren zonder afbreuk te doen aan de Belgische doelstellingen op het vlak van mobiliteit en sociaal beleid. Het gaat om drie principes: de scheiding van infrastructuur en operaties, de absolute onafhankelijkheid van essentiële functies, en de scheiding van en een grote transparantie in de relatie tussen commerciële functies en de opdrachten van een openbare dienst.

Er bestaat geen Europees voorbeeldmodel van spoorwegstructuur. Elke land moet de Europese regels vertalen naar zijn eigen unieke situatie. We beschikken vandaag niet over aanwijzingen dat Europa bezwaar zal maken tegen de NMBS-structuur, met uitzondering van de essentiële functies. Daarover zetten we het gesprek voort.

Op het vlak van de beheerscontracten ben ik een ervaringsdeskundige. In deze contracten komt vandaag de minimale commerciële snelheid niet aan bod. Dat is ook niet eenvoudig, aangezien die snelheid voor elke lijn kan verschillen. Ik ben het er wel mee eens dat het een doorslaggevend argument kan zijn om al dan niet voor de trein te kiezen. Ik heb de NMBS daarom gevraagd elke afwijking van deze snelheid te rechtvaardigen. Ik volg dit op en zal indien nodig samen met de NMBS-holding de nodige maatregelen bespreken.

De beheerscontracten 2008-2012 leggen de verplichting op om een jaarlijks rapport op te stellen over de uitvoering van de openbare dienstverlening. Deze rapporten worden aan de Kamer bezorgd.

09.03 Ine Somers (Open Vld): We rekenen erop dat de minister de rapporten over de hr-problemen, de externe communicatie en de stiptheid zal bezorgen aan de commissie voor Infrastructuur?

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Ine Somers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de problemen met de infrastructuur in het station van Leuven" (nr. 10641)

10.01 Ine Somers (Open Vld): In Leuven zijn er geregeld problemen met de bovenleidingen, ook nu men die niet meer kan toeschrijven aan de winterse omstandigheden. Zijn die problemen dus structureel? Welke investeringen plant men om dit te verhelpen en binnen welke termijn?

10.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): In het kader van de aanleg van de hogesnelheidslijn werden in Leuven alle bovenleidingen vernieuwd, met een techniek die ook in de rest van het land wordt gebruikt. De twee verschillende defecten met een totaal verschillende technische oorzaak op één maand tijd zijn dus niet aan een structureel probleem te wijten, maar aan een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Er zijn dan ook geen bijkomende investeringen nodig. De controle van de installaties is gestart en zal in het eerste semester van dit jaar worden voltooid.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Philippe Henry aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de brug van Tilff" (nr. 10669)

11.01 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): In Esneux is de vroegere Albert I-brug, de brug van Tilff, sinds 2002 aan vervanging toe. In 2003 besliste de gemeenteraad dat ze door een identieke constructie vervangen zou worden, maar daarvan is niets in huis gekomen.

Volgens persberichten zouden de gemeente Esneux, het Waals Gewest en Infrabel een akkoord hebben gesloten met betrekking tot het aanleggen van een omleidingsweg. Uit een juridisch oogpunt staat die overeenkomst nu al ter discussie, aangezien er geen voorafgaand openbaar onderzoek noch een effectenstudie zouden zijn uitgevoerd. Bovendien zou het dorp in twee worden gesneden indien dit plan zou worden uitgevoerd.

Wat is de precieze inhoud van de overeenkomst? Welke motieven roept Infrabel in om de brug af te schaffen? Worden er nog andere oplossingen onderzocht? Welk tijdspad wordt er hiervoor naar voren geschoven? Mijnheer de minister, heeft u kennis genomen van de door het Waals Gewest bestelde Agorastudie? De voormelde overeenkomst houdt geen rekening met een aantal beginselen die in die studie worden uiteengezet.

11.02 Minister Steven Vanackere (Frans): De laatste hand wordt inderdaad gelegd aan een ontwerpovereenkomst die bepaalt aan welke voorwaarden de studie over en de uitvoering en de financiering van de werken voor de vervanging van de brug van Tilff en de afschaffing van drie overwegen moeten voldoen. De partijen moeten het eens zijn over de financiële bijdrage voordat de stedenbouwkundige vergunning kan worden toegekend.

Krachtens het beheerscontract met Infrabel moet het aantal ongevallen op overwegen teruggedrongen worden; dat wil men onder meer bereiken door een aantal overwegen af te schaffen. Wat dit dossier betreft, zal de administratieve en stedenbouwkundige procedure in 2009 en 2010 worden doorlopen; de werken zullen in 2010 van start gaan en de overwegen in Colonster, Sainval et Tilff zullen in 2012 worden afgeschaft.

De Agorastudie is een vergelijkende studie, waarbij vijf mogelijke scenario's voor de vervanging van de brug in Tilff aan een aantal criteria getoetst worden.

11.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): De overeenkomst werd dus nog niet ondertekend?

11.04 Minister Steven Vanackere (*Frans*): Ze was nog niet ondertekend op het ogenblik dat ik uw vraag heb ontvangen.

11.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Dit is in eerste instantie de zaak van de plaatselijke overheid. Ik betreur niettemin dat er geen raadpleging werd georganiseerd, temeer daar de bevolking in het geweer is gekomen.

11.06 Minister Steven Vanackere (*Frans*): Men kan het dan wel eens zijn over de bereidheid om de investering te financieren, dat wil niet zeggen dat er geen procedures moeten worden gevolgd voor de uitvoering ervan.

11.07 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Er kan dus nog worden gepraat over de keuze van de plaats waar de brug moet komen. Dat is een belangrijk gegeven!

Ik kan begrijpen dat men het aantal ongevallen wil terugdringen, maar men moet daarbij vermijden dat een dorp in twee gesneden wordt.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 10676)
- de heer **Patrick De Groote** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "B-Cargo" (nr. 10693)

12.01 David Geerts (sp.a): De financiële problemen van B-Cargo zijn zorgwekkend. Tegen 1 februari zou een plan worden opgemaakt om de schulden aan te pakken. Is dat plan al voorgesteld? Wat zijn de krachtlijnen ervan? Welke inspanningen werden in het verleden al gedaan om het bedrijf gezond te maken? Waarom mislukten deze pogingen?

12.02 Patrick De Groote (N-VA): Op 1 februari zou een langetermijnvisie worden voorgesteld voor B-Cargo. Wordt er gerekend op overheidssubsidies in het kader van mobiliteit en ecologie? In welke mate rekent men op onzekere inkomsten, zoals die van de IJzeren Rijn of Antwerp Port Rail? Worden aan B-Cargo andere voorwaarden opgelegd dan aan de andere bedrijven, bijvoorbeeld voor de lengte van de treinen? Wordt er een personeelsverschuiving overwogen van B-Cargo naar de Holding?

12.03 Minister Steven Vanackere (*Nederlands*): Ik verwacht eerstdaags het plan voor een financieel gezond goederenvervoer dat ik aan de NMBS heb gevraagd. Door de crisis moesten de economische prognoses worden bijgesteld en heeft het plan enige vertraging opgelopen. Er wordt maximaal ingezet op het aantrekken van nieuwe klanten en trafieken. Gezien de afhankelijkheid van externe en dus onzekere factoren, wordt er slechts een voorzichtige raming gemaakt. Er wordt beoogd om ook zonder de realisaties van deze projecten een financieel evenwicht te bereiken.

Al sinds 2002 doet de NMBS pogingen om het goederenvervoer uit de rode cijfers te halen. Er werden reeds belangrijke maatregelen inzake structuur en werkwijze genomen. Ook werd met de vakbonden overlegd over nieuwe personeelsprofielen.

Een ondersteunend beleid van de overheid kan een hulp zijn, maar moet beperkt blijven. Een compensatie van de kostenvoordelen door alternatieve transportmodi is een mogelijkheid, maar wij moeten uiteraard binnen de grenzen van de Europese regels blijven. Ik wijs ook op de recente overheidsbeslissing om de voordelen voor privéwerkgevers, bijvoorbeeld inzake de kostenstructuur van het personeel, uit te breiden voor de overheidsbedrijven die aan concurrentie onderhevig zijn.

Voor alle spoorwegoperators gelden dezelfde exploitatieregels. Infrabel legt de toegelaten lengte en last voor goederentreinen vast. De operators bepalen zelf de lengte van de trein op basis van het type vervoer.

Een eventuele personeelsoverheveling is enkel mogelijk binnen de regels van de paritaire comités. Het B-Cargopersoneel is personeel van de holding dat ter beschikking is gesteld van de NMBS.

12.04 David Geerts (sp.a): Wat is er misgelopen met de plannen uit het verleden, waardoor er een immense schuldenberg is ontstaan.

12.05 Patrick De Groote (N-VA): De minister zegt dat voor iedereen dezelfde exploitatieregels gelden, maar waarom mogen de NMBS-treinen dan maar 600 meter lang zijn en die van de concurrerende bedrijven 700 meter? Dat is pure concurrentievervalsing.

12.06 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Elk bedrijf, dus ook de NMBS, heeft de mogelijkheid om een uitzondering aan te vragen om treinen van 700 meter in plaats van 600 meter samen te stellen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Wij komen thans aan de samengevoegde vragen nrs 10674 en 10678 van de heren Geerts en Mortelmans over de lijn Brussel-Turnhout en over de problemen met de treinen van en naar de Kempen.

12.07 David Geerts (sp.a): Er is vorige week afgesproken dat de vragen over de lijn Brussel-Turnhout zouden worden omgezet in schriftelijke vragen.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10683 van de heer Maingain wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer **Patrick De Groote** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de wens van de Deense Post om uit de Belgische Post te stappen" (nr. 10743)
- de heer **Jean-Luc Crucke** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense Post" (nr. 10760)
- mevrouw **Karine Lalieux** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de aangekondigde terugtrekking van de Deense post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10767)
- de heer **Georges Gilkinet** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense post uit het kapitaal van De Post" (nr. 10782)
- de heer **David Lavaux** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10789)
- de heer **David Geerts** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense Post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10791)
- mevrouw **Ine Somers** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense Post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10853)
- de heer **Roel Deseyn** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van de Deense Post uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10887)
- de heer **François Bellot** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de terugtrekking van Post Danmark uit het kapitaal van de Belgische Post" (nr. 10947)

13.01 Patrick De Groote (N-VA): De Deense Post heeft op 2 februari te kennen gegeven uit de Belgische

Post te willen stappen. Sinds wanneer is de Belgische regering daarvan op de hoogte? Er was een contract gesloten tot 2010. Gaat de regering akkoord met een vervroegd vertrek van de Deense Post? Vormt enkel CVC Capital Partners een consortium met de Deense Post of zijn er nog andere partners? Houdt de regering rekening met een eventuele verkoop door CVC? Dreigt De Post door de uitstap van de Deense Post de knowhow voor de liberalisering te verliezen? Zal de liberalisering van De Post hierdoor vertraging oplopen?

13.02 David Geerts (sp.a): De Deense Post wil zijn belang van 25 procent in de Belgische Post verkopen aan CVC Capital Partners voor 373 miljoen euro, het dubbele van wat destijds betaald werd. Initieel had de Deense Post zich ertoe geëngageerd om minstens tot eind 2010 in de kapitaalstructuur te blijven.

Heeft de Belgische Post een voorkeepsrecht? Overweegt de Belgische overheid een uitoefening van dat recht? Wanneer maakt de regering haar houding tegenover de kapitaaloverdracht bekend? Heeft men garanties dat CVC na het opkopen van de aandelen ruimte laat voor de verdere ontplooiing van de industriële activiteit? Wat zijn de gevolgen voor de werknemers en de samenstelling van het directiecomité?

13.03 Jean-Luc Crucke (MR): De Deense post heeft aangekondigd dat ze haar aandeel van 25 procent in De Post wil overdragen aan de andere partner, CVC Capital Partners. Welke redenen geeft ze voor die keuze op en wanneer ontving u dat verzoek? Waarom moet de Belgische Staat uitdrukkelijk zijn toestemming daartoe verlenen? Heeft de fusie tussen de Deense en de Zweedse post invloed gehad op dat verzoek? Wat zijn de praktische consequenties van die beslissing?

13.04 François Bellot (MR): U heeft meegedeeld dat de Deense post (Post Danmark) van plan is zich uit het kapitaal van de Belgische Post terug te trekken. Daartoe zou ze haar participatie overdragen aan CVC, dat op die manier 49,9 procent van de aandelen in handen zou krijgen, in plaats van 25 procent vandaag.

Zal de Belgische regering met die transactie instemmen? Krijgt CVC op die manier geen al te grote beslissingsmacht? Zullen de overeenkomsten en de aandeelhoudersovereenkomsten die de Belgische Staat en Post Danmark gesloten hebben, aan CVC worden overgedragen? Zal deze transactie gevolgen hebben voor de werking van De Post, in België of in het buitenland? Zal De Post naar andere industriële partners op zoek gaan?

13.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Post Danmark zal een goede slag slaan door zich uit het kapitaal van De Post terug te trekken. De winst van die operatie wordt geraamd op zo'n 200 miljoen euro.

Wat zijn, volgens u, de gevolgen van die wederverkoop van 25 procent van de aandelen van De Post aan CVC? Wat is uw oordeel over de prijs die CVC moet betalen voor de aandelen van de Deense post? Zou de Belgische Staat het aandeel van 25 procent van Post Danmark kunnen overnemen? Welke garanties zijn er dat de privéaandeelhouder de productiviteit niet zal willen opvoeren? Welke investeringen denkt De Post in de toekomst te doen? Staat u positief tegenover een beursgang van De Post? Bent u voorstander van investeringen in de Griekse post?

13.06 Ine Somers (Open Vld): De Britse risicokapitaalgroep CVC neemt 25 procent van de aandelen van de Belgische Post over van de Deense Post en wordt daarmee aandeelhouder voor 50 procent min één aandeel.

Moet de Belgische Staat instemmen met deze verkoop? Overweegt de regering de aandelen zelf te kopen? Wat vindt de minister ervan dat CVC op termijn een beursgang overweegt voor zijn aandelenpakket? Is hiervoor ook de instemming van de Belgische Staat vereist? Heeft deze verkoop gevolgen voor de werking van De Post? De Deense Post zorgde immers voor heel wat knowhow.

13.06 David Lavaux (cdH): De Deense Post is van plan om haar participatie van 24,9 procent in het kapitaal van De Post te verkopen aan CVC Partners. Het gevolg daarvan zal zijn dat CVC voor 49,9 procent aandeelhouder van De Post wordt. Zou het niet opportuun zijn mocht de Staat een voorstel doen voor de overname van die aandelen? Wat is het tijdpad om de operatie af te ronden? Wat zijn de concrete gevolgen voor de leidinggevende structuur van De Post? Moet De Post niet op zoek gaan naar een andere overheidspartner in een Europees land om sterker te staan in de optiek van het openstellen van de postmarkt voor de concurrentie?

13.08 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): In 2005 was De Post op zoek naar een strategische partner. De liberalisering van de postmarkt begon vorm aan te nemen, en het bedrijf verkeerde in moeilijkheden. De kandidaat-investeerdere verdrongen zich niet meteen.

(*Nederlands*) Het strategische partnerschap en de prijs die destijds betaald werd, moet men in die context bekijken.

(*Frans*) Op 12 oktober 2005 werd een overeenkomst gesloten waarbij een strategische partner, bestaande uit de Deense post en CVC Capital Partners, een participatie in het kapitaal van De Post nam ten belope van 50 procent min één aandeel. Bedoeling was het competentieniveau te verhogen teneinde de liberalisering van de markt voor te bereiden, die op 1 januari 2011 haar beslag moet krijgen.

(*Nederlands*) De Belgische Post kon van de knowhow van de Deense Post genieten op het vlak van de modernisering van sorteercentra, pakkettenoperaties en veranderingsbeheer. Beide bedrijven zijn van oordeel dat de voornaamste doelstellingen van het strategische partnerschap nu reeds verwezenlijkt zijn. Beiden willen de samenwerking in andere domeinen voortzetten.

(*Frans*) Sinds 2005 is de brutowinst EBTIDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) met 47 procent gestegen, en het aantal op tijd geleverde zendingen is van 91 procent naar 95 procent geklommen. De productiviteit, uitgedrukt in omzet per full time equivalent is met 20 procent vooruitgegaan. Er zijn minder afwezigheden, en de tevredenheid van de klanten en de werknemers is toegenomen. Het bedrijf heeft een ambitieus moderniseringsplan ingevoerd.

(*Nederlands*) De Post is er dus in geslaagd haar waarde te vermeerderen, waardoor de verkoop nu tegen een hogere prijs zal gebeuren. Dat is de beste garantie voor de toekomst van de werknemers. Ook de Staat ontvangt dividenden, waarmee ze bepaalde initiatieven kan financieren.

(*Frans*) De aandeelhoudersovereenkomst van 17 januari 2006 bood de partners al de mogelijkheid om zich geleidelijk uit De Post terug te trekken. Sinds 2009 kan de strategische partner de helft van zijn deelneming in het kapitaal verkopen. Vanaf 2011 zal hij zelfs afstand kunnen doen van de volledige deelneming, door ze te verkopen aan een andere investeerder of via een gedeeltelijke beursgang. Voor die laatste optie is er geen specifieke toestemming van de overheid nodig.

Wat die overeenkomst betreft, is het beding inzake de uitbetaling van een minimumdividend voor 2006-2007 niet langer van toepassing. Er diende van die clause overigens geen gebruik gemaakt te worden, omdat de normale dividenden stevast meer bedroegen dan dat minimum. Vóór eind 2009 zullen de aandeelhouders onderzoeken wat de beste kapitaalstructuur voor De Post is.

Het dividend dat aan de Staat en de privéaandeelhouders wordt uitgekeerd, wordt berekend rekening houdend met de bedrijfswinst en de toekomstige financiële noden. Het wordt vastgelegd door de algemene aandeelhoudersvergadering op voorstel van de raad van bestuur.

De recente aankondiging is dus niet zo ongewoon. Wel ongewoon is dat Post Danmark zich niet samen met CVC maar alleen terugtrekt.

De oorspronkelijke aandeelhoudersovereenkomst bepaalde dat de Deense post minimaal 50 procent in handen heeft van de aandelen van De Post die gezamenlijk bezit zijn van de strategische partner tot in 2011. Met de geplande operatie zou dat niet langer het geval zijn. De Deense post vraagt derhalve de toestemming van de andere aandeelhouders om die operatie te kunnen uitvoeren. Er zal zo vlug mogelijk een antwoord worden gegeven. Tegelijkertijd zal CVC zich uit het kapitaal van de Deense post terugtrekken.

(*Nederlands*) De interesse in de Belgische Post kadert volgens een vertegenwoordiger van de Deense Post in de fusie met de Zweedse Post. De Zweedse en Deense overheden zullen in die fusie participeren en hebben bepaalde wensen kenbaar gemaakt met betrekking tot de Belgische Post. De Deense Post wil zo snel mogelijk te werk gaan, maar een precieze timing is niet bekend.

(*Frans*) Ik wil er ook op wijzen dat het aandeel van de Belgische Staat in het kapitaal van De Post na die

operatie onveranderd zal zijn.

(Nederlands) De Belgische Staat heeft in dit concrete geval geen mogelijkheid om de aandelen zelf te kopen, maar er kunnen wel eventueel voorwaarden worden gekoppeld aan de overdracht van de aandelen.

De samenstelling van het directiecomité zal ongewijzigd blijven. De CVC kan zelf beslissen over de leden van de raad van bestuur, maar volgens mijn informatie zou men overwegen om de huidige bestuurders in hun functie te bevestigen.

(Frans) CVC heeft zijn steun voor het strategisch plan 2009-2013 al bevestigd. Dat is een belangrijk gegeven. Grote veranderingen staan er dus niet op til voor De Post. Meer algemeen gesproken moet dit strategisch plan de onderneming in staat stellen op de geliberaliseerde markt een toekomst uit te bouwen en de kosten voor de universele dienstverlening onder controle te houden, terwijl de nodige veranderingen op sociaal verantwoorde wijze worden doorgevoerd. De werknemersvertegenwoordigers zullen betrokken worden bij de uitvoering van het plan en er zullen geen naakte ontslagen vallen.

Ik ben mij bewust van de inspanningen die het personeel levert, maar ik meen dat dit plan de beste garantie biedt voor de toekomst van de onderneming en van de dienstverlening aan de bevolking.

Ook in de toekomst zullen de investeringen voortbouwen op het huidige strategisch plan. De investering in het Griekse postbedrijf waarover wordt nagedacht, moet worden gezien in een context van liberalisering en structureel teruglopende volumes. Het doel is ook de knowhow die op andere markten werd verworven, nuttig aan te wenden.

Nu De Post over een degelijk plan beschikt en zich voorbereid heeft op de liberalisering, hoeft er niet per se naar een andere partner te worden uitgekeken. Als de gelegenheid zich aandient, zal een eventueel aanbod niettemin ernstig worden onderzocht.

De liberalisering zal geen invloed ondervinden van deze operatie. Ook de universele dienstverlening of de taken van openbare dienst blijven buiten schot. Dat blijft een exclusieve overheidsbevoegdheid.

13.09 Patrick De Groote (N-VA): De Post is inderdaad in twee jaar tijd van een bedrijf in moeilijkheden uitgegroeid tot een winstgevend bedrijf. Bij een eventuele overname bestaat echter het gevaar dat er enkel nog gedacht wordt aan de winst. Het is belangrijk dat het directiecomité en misschien ook de raad van bestuur ongewijzigd zouden blijven. Het is goed dat CVC het strategische plan zal steunen, want we moeten dat plan een kans geven.

13.10 Jean-Luc Crucke (MR): Dat initiatief staat niet als zodanig vervat in de aandeelhoudersovereenkomst, omdat dat destijds geen optie was. Wij verkeren nu veeleer in een sterke positie. We mogen er niet van uitgaan dat dat verzoek de positie van De Post zal ondermijnen. Als ik u mag geloven, zal de situatie ook niet direct veranderen en zullen er geen grote gevolgen zijn voor De Post. De enige vraag die u niet beantwoordt heeft, is de vraag wanneer u uw beslissing zal nemen.

13.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Dit is een keerpunt voor De Post en haar werknemers. U heeft de weldaden van de inbreng van privékapitaal in De Post uiteengezet. Vóór die kapitaalinvestering verkeerde De Post in moeilijkheden, maar dat is nog altijd het geval. De winst die vandaag gemaakt wordt, gaat ten koste van de arbeidsomstandigheden en de openbare dienstverlening.

De winst, inclusief dividenden, die Post Danmark incasseert, bedraagt bijna 200 miljoen euro in drieënhalve jaar tijd. Die overeenkomst heeft haar geen windeieren gelegd!

Een essentieel punt is dat de Belgische regering haar fiat moet geven voor die wederverkoop.

We moeten ons afvragen of we niet dezelfde keuze moeten maken als Post Danmark, en of we er niet voor moeten kiezen weer grip te krijgen op de situatie, af te stappen van het winstoogmerk en opnieuw te investeren in de openbare dienstverlening en het respect voor de werknemers.

Mij dunkt dat wij een recht van voorkoop hebben op dat aandeel van 25 procent. Misschien moeten we dat recht uitoefenen en het dossier zo naar ons toetrekken, al moeten we de eventuele positieve aspecten van dat partnerschap wel behouden.

13.12 David Lavaux (cdH): Dit akkefietje met Post Danmark heeft de deur opengezet voor bepaalde evoluties. Niet alles gaat ten koste van het personeel, soms wordt er ook met het personeel samengewerkt met het oog op een betere dienstverlening.

13.13 David Geerts (sp.a): De Belgische Post legde inderdaad al een lange weg af. Het personeel deed grote inspanningen en onderging heel wat veranderingen. Het was uiteraard ongerust over de gevolgen van de omschakeling van een industriële aandeelhouder naar een financiële holding. Het is echter positief dat de beheersovereenkomst 2013 ongewijzigd blijft en dat er geen voorverkoop van aandelen mogelijk is.

13.14 Ine Somers (Open Vld): De regering kan de aandelen blijkbaar zelf niet kopen. Welke voorwaarden zullen echter aan de verkoop van de aandelen worden gekoppeld en wanneer zal er hierover meer duidelijkheid zijn?

13.15 Roel Deseyn (CD&V): Ik wil de situatie even bekijken in het kader van de huidige financiële crisis. Wanneer de overheid wordt aangesproken om kapitaal te verstrekken, ook aan overheidsbedrijven, en wanneer die bedrijven dan interessante investeringsprojecten voor risicokapitaal worden, dan moeten wij ervoor zorgen dat zij bereid zijn het risico te dragen. Wij kunnen niet aanvaarden dat er enerzijds gegarandeerde winstdeelnames zijn voor speculatief kapitaal, terwijl men anderzijds op de overheid rekent om de risico's en de catastrofes uit het verleden te financieren.

13.16 François Bellot (MR): Over drie weken gaan we naar Zweden. Ik hoop dat we de gelegenheid zullen hebben om onze collega's vragen te stellen over de postdiensten.

We zullen in de toekomst een waakzaam oog houden op de evolutie van De Post en op de visie die ze voortaan op eigen kracht zal moeten ontwikkelen.

13.17 Minister Steven Vanackere (Nederlands): We beleven nu het omgekeerde. Wij hadden een partner en dat leidde tot positieve resultaten. De Post leerde omgaan met moderne technieken. Nu luidt de kritiek dat er te veel geld werd verdiend. Het verhaal is enkel positief: dankzij de enorme inspanningen van de werknemers werd De Post omgeturnd van een problematisch overheidsbedrijf tot een bedrijf dat over de nodige knowhow beschikt om alleen verder te gaan. Als we zouden instemmen met het vertrek van de Deense partner - de beslissing daarover is nog niet getroffen - dan is er nog altijd een samenwerkingsakkoord tussen beide bedrijven, wat zeer belangrijk is voor de uitwisseling van knowhow.

(Frans) Aangezien daarover in het akkoord niets wordt gezegd, zouden we met een "neen" van de regering terugvallen op de logica van de rechten van de aandeelhouders die sinds 1 januari 2009 kunnen vragen om over te gaan tot de verkoop van 25 procent en die zich in 2011 volledig kunnen terugtrekken.

We hebben een zekere machtspositie, maar we hebben te maken met een lidstaat van de Europese Unie waarmee we eerder constructieve relaties hebben. Dat zet ons aan om akkoord te gaan met de terugtrekking die in de sterren geschreven stond.

(Nederlands) Wanneer CVC meldt dat men aan iemand anders wil verkopen, dan ontstaat er een voorkooprecht. Dat is echter nu niet het geval.

(Frans) Ik bevestig nogmaals dat de tevredenheid onder het personeel toeneemt.

(Nederlands) Er is dus geen impact op de strategie. Als wij hierin meegaan, dan moet CVC de duidelijke koers op strategisch vlak handhaven.

13.18 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, noch uw partij, noch de mijne maakten deel uit van de regering toen dat akkoord werd gesloten.

Wat was het sociaal en budgettair prijskaartje van die regeling? Hoe is de kwaliteit van de werkgelegenheid bij die openbare dienst geëvolueerd? Had men geen echt industrieel partnership kunnen uitwerken, anders dan een financiële regeling ten gunste van de investeerders?

Het is de verantwoordelijkheid van de huidige regering om de huidige gang van zaken te veranderen, net zoals de PS, de MR en hun Vlaamse zusterpartijen die toen deel uitmaakten van de regering verantwoordelijk zijn voor de verkoop van de helft van De Post voor een bedrag van 300 miljoen euro in 2005!

13.19 François Bellot (MR): Ik herinner er de heer Gilkinet aan dat Ecolo intussen deel heeft uitgemaakt van de federale regering en toen het partnership niet ter discussie heeft gesteld!

13.20 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Dat was eerder, in de paars-groene regering, die tot in 2003 aan het bewind was.

13.21 François Bellot (MR): In welk jaar werden de onderhandelingen met Denemarken aangevat?

13.22 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ten tijde van de paarse regering, in 2005, toen er vier Ecolo-volksvertegenwoordigers in de Kamer zitting hadden.

13.23 François Bellot (MR): In welk jaar zijn de onderhandelingen van start gegaan?

13.24 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik weet het niet, maar ze werden afgerond in 2005.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de jaarlijkse verhoging van de tarieven bij de NMBS" (nr. 10748)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de jaarlijkse prijsverhoging van de NMBS" (nr. 10759)
- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verhoging van de tarieven bij de NMBS en de stiptheid van de treinen op de lijn Antwerpen-Brussel" (nr. 10774)
- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stijging van de treintarieven" (nr. 10787)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de tariefverhogingen op 1/2/2009" (nr. 10794)
- de heer Olivier Destrebecq aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de stijging van de tarieven van de NMBS" (nr. 10874)

14.01 Camille Dieu (PS): Naar jaarlijkse gewoonte heeft de NMBS haar tarieven verhoogd. De nieuwe tarieven die op 1 februari zijn ingegaan, leiden tot heel wat protest, zowel bij de gewone forenzen als bij de verenigingen die het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk willen maken.

Hoe valt die tariefverhoging, waardoor het openbaar vervoer net hoogdrempeliger wordt, te rijmen met het pleidooi voor een ruimer gebruik van datzelfde openbaar vervoer? Hoe verklaart u die prijsverhoging?

Hoe berekent de NMBS de tariefverhoging van haar producten, in het bijzonder van de producten met verlaagde tarieven, die bestemd zijn voor de minder kapitaalkrachtige burgers (bejaarden en jongeren)?

In december gaf toenmalig minister Vervotte aan dat ze een gebaar verwachtte van de NMBS met betrekking tot de beperkingen die gelden voor het tijdstip waarop senioren goedkoop kunnen reizen. Is daar al iets van in huis gekomen?

Blijkt uit die jaarlijkse verhogingen ten slotte niet dat de vrijheid die de NMBS gelaten wordt om haar tarieven te wijzigen, beter gereguleerd moet worden?

14.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Sinds 2 februari kost een treinbiljet 6 procent meer. Dat zorgt voor heel wat reacties bij de pendelaars en treingebruikers die van dat gebruiks- en milieuvriendelijk vervoermiddel zouden kunnen afzien. Het gaat vooral om de ouderen en de jongeren. Die sterke stijging staat haaks op de maatschappelijke kwesties en de zorg voor het milieu.

Vreest u niet dat dergelijke prijsstijgingen ertoe zullen leiden dat men terugvalt op de meer vervuilende en sociaal duurdere wagen? Kunnen we de stijging van de prijs voor het treinbiljet van alles bij elkaar gemiddeld 21 procent sinds 2004, niet meer afremmen en de berekeningswijze van de jaarlijkse prijsstijgingen niet herzien?

Is het niet aangewezen voor bepaalde bevolkingscategorieën (jongeren, bejaarden, groepen) in een gunsttarief te voorzien? Kan u voor de jongeren en de bejaarden een versoepeling van de gebruiksvoorwaarden voor de pass-formules overwegen?

14.03 David Geerts (sp.a): Het verheugt me dat de billijkheid van de tariefverhogingen bij de NMBS in toenemende mate ter discussie wordt gesteld. Ik heb reeds vaak gezegd dat de prijsverhoging voor de Go Pass en het seniorenbiljet buiten elke proportie is.

De opbrengst van de tariefverhoging werd destijds op 30 miljoen euro geschat. Hoeveel levert de verkoop van respectievelijk het seniorenbiljet en de Go Pass op en welk aandeel vertegenwoordigt de verkoop ervan in de meeropbrengst voor 2009?

14.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Door mijn passage bij de MIVB ben ik enigszins een ervaringsdeskundige geworden in deze materie. Enquêtes wezen uit dat mensen de stap naar het openbaar vervoer zetten om allerlei redenen, maar de kwaliteit van de dienstverlening is daarbij wel de meest in het oog springende. De prijs van het ticket komt maar op de vierde plaats.

Om een openbare vervoermaatschappij goed te laten functioneren en kwaliteit te laten leveren zijn er middelen nodig, al moeten die natuurlijk niet allemaal uit de ticketverkoop komen. Als men een hoge kwaliteit wil bieden en het ticket voor de reiziger betaalbaar wil houden, moet de overheid flinke dotaties inzetten. Te fel beknibbelen op de overheidsdotatie en op de prijs aan de gebruiker zal vroeg of laat de kwaliteit schaden.

(Frans) Zoals mijn voorganger al verklaarde in de plenaire vergadering van 13 november 2008 en in de commissie voor de Infrastructuur op 15 december 2008 (zie *Beknopt Verslag* 52 PLEN 60, p. 14-16 en 52 COM 396, p. 17), wijzigt de NMBS jaarlijks haar tarieven op grond van de regels die in het beheerscontract werden vastgelegd. Daarbij spelen drie factoren een rol: de evolutie van de gezondheidsindex, de energieprijzen en de stiptheidscijfers. De referentieperiode loopt van juli 2007 tot juni 2008.

Vorig jaar was er een uitzonderlijke stijging van de gezondheidsindex, maar voor het komende jaar zou hij tot een veel lager niveau moeten dalen. De NMBS heeft de doelstellingen inzake stiptheid ruimschoots gehaald en de energiekosten zijn met 40 procent gestegen. Dat verklaart de forse tariefverhoging.

(Nederlands) De tariefverhoging van de NMBS houdt geen rekening met de inflatieramingen voor de toekomst, maar met die van het afgelopen jaar.

(Frans) We gaan kijken naar de inflatie in het verleden. Eigenlijk maakt de NMBS elk jaar een inhaalbeweging. Men mag de tarieven niet op een restrictievere manier berekenen, want binnen afzienbare tijd zal de gezondheidsindex een gunstig effect hebben.

(Nederlands) Hoe kan men die prijsverhogingen rijmen met de groei-doelstellingen? Het aantal NMBS-reizigers groeit jaarlijks, wat erop wijst dat het product beantwoordt aan een vraag. De tarieven, zelfs na de recente wijzigingen, zijn daarenboven stukken voordeliger dan in andere landen en dan de kostprijs van een dagelijks autogebruik. Natuurlijk verwachten wij van de NMBS wel dat zij de extra inkomsten gebruikt voor een kwaliteitsvolle dienstverlening.

De verkoop van het seniorenbiljet en de Go Pass vertegenwoordigen elk ongeveer 6 procent van de totale ontvangsten in 2008. Het aandeel van deze producten in de meeropbrengsten van 2009 wordt geraamd op respectievelijk 6,8 procent en 8 procent. Het effect blijft dus beperkt, omdat onder meer de abonnementen en de gewone biljetten veel zwaarder doorwegen.

(Frans) De prijsstijging voor de Go Pass en het seniorenbiljet ligt hoger dan het gemiddelde aangezien het om een afgeronde prijs gaat. Het seniorentarief stijgt van 4 naar 5 euro voor een retourbiljet dezelfde dag, ongeacht de afstand. Maar de senior blijft tegen het meest voordelige tarief reizen, door slechts 2,5 euro per traject te betalen en de prijs voor dat product is sinds 1 februari 2006 niet meer gestegen. Dat is het bedrag voor de volledige prijs voor 14 kilometer, terwijl de gemiddelde afstand die met een seniorenbiljet wordt afgelegd 89 km bedraagt. Dat voordelige tarief is bestemd voor een publiek dat tijdens de daluren kan reizen, wanneer een goede service kan worden verzekerd.

Het klopt dat mijn voorgangster de NMBS gevraagd had de periode tijdens dewelke men het seniorenbiljet niet mag gebruiken, in te korten. Ik zal dat met de NMBS bespreken. De Go Pass zal 50 euro kosten, maar blijft een voordelig biljet voor de jongeren, vooral voor lange afstanden. In 5 jaar tijd is de prijs van de Go Pass niet meer gestegen dan die van de andere producten.

Momenteel krijgen groepen een korting van 70 procent op hun reisbiljet. Groepsreizen dienen om praktische redenen te worden gereserveerd.

14.05 Camille Dieu (PS): Ik geef toe dat er verschillende criteria in aanmerking dienen te worden genomen voor het gebruik van het openbaar vervoer. U vermeldde al de kwaliteit, ik zou netheid en dergelijke daaraan kunnen toevoegen. Als men echter aangewezen is op het openbaar vervoer, is de prijs een belangrijke factor.

In de huidige crisisperiode moet de prijs van de studentenabonnementen aan de orde worden gesteld. Het Waalse Gewest besliste het buskaartje van de TEC gratis te maken voor kinderen tot twaalf jaar en de prijs van de abonnementen voor de 12- tot 18-jarigen te halveren.

Ik begrijp dat men de energieprijzen moet incalculeren. De forse prijsstijging voor benzine en dieselolie wordt echter buiten beschouwing gelaten bij de automatische loonindexering!

De beperking tot de daluren voor de seniorenbiljetten vormt een probleem. Een senior uit Ghislain zal nog maar net aan zee aangekomen zijn of hij moet alweer vertrekken, wil hij in de daluren kunnen reizen. Ik heb toenmalig minister Vande Lanotte indertijd een dossier bezorgd waarin ik die situatie aan de kaak stelde. Men wil zich nogal eens op de borst kloppen voor dit voordeel voor de senioren, maar het is danig overtrokken.

Laten we opnieuw praten over de verhoging van de dotatie om de kwaliteit te handhaven!

14.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Die prijsverhoging van het treinkaartje is een slecht signaal.

Sommige mensen zijn verplicht de trein te nemen, anderen kiezen bewust voor een aangenaam en milieuvriendelijk transportmiddel. Als men de cijfers over de periode 2004-2009 bekijkt, stelt men vast dat de prijs van het treinkaartje sneller gestegen is dan de inflatie! Sinds 2004 is de inflatie met 11,36 procent en de prijs van een treinkaartje met gemiddeld 20,94 procent gestegen. De reizigersinkomsten zijn tussen 2004 en 2007 met 36 procent gestegen.

We moeten het reizen met de trein aanmoedigen. U zegt dat u met de NMBS zal onderhandelen. Tariefstijgingen van die omvang moeten voorkomen worden.

De tijdsbeperkingen die gelden voor de speciale ouderen- en jongerentarieven, zijn te streng. Men zou ook rekening moeten houden met de vakantieperiodes en de weekends. Ik hoop dat u ter zake de nodige creativiteit aan de dag zal leggen.

14.07 David Geerts (sp.a): De hoogte van de dotatie is een politieke keuze, waarbij ook andere maatschappelijk relevante aspecten moeten meetellen. Het seniorenbiljet paste in een soort relanceplan voor de horeca aan de kust. Daarnaast is het een belangrijke maatregel om mensen uit hun isolement te halen. Wat de gebruiksuren van het seniorenbiljet betreft, denk ik dat een aantal restricties moet worden herzien.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10784 van de heer Logghe wordt uitgesteld.

15 Vraag van de heer Bruno Stevenheydens aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de verhuis van het sorteercentrum van Zele naar Lokeren" (nr. 10803)

15.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Het sorteercentrum in Zele zal eind juni verhuizen naar Lokeren. Dat is een probleem voor de postbodes die in Zele wonen en bijna allemaal met de fiets naar het werk gaan.

Wat deze verhuizing niet te vermijden? Is het correct dat deze verhuizing een testcase is voor verdere hervormingen? Is hierover overlegd met het gemeentebestuur van Zele, dat nog maar enkele jaren geleden heeft geïnvesteerd in een parking aan het sorteercentrum. Welke kosten moeten worden gemaakt om het postkantoor van Lokeren aan te passen aan het extra werk? Hoeveel postsorteercentra zijn er momenteel? Wat zijn de plannen van De Post in verband met de centralisatie?

15.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): De verhuizing van het sorteercentrum van Zele is het gevolg van een aanbeveling van de interne preventiedienst van De Post, omdat de veiligheid bij het laden en lossen in Zele niet voldoende gegarandeerd is. Daarnaast maakt de overheveling ook deel uit van de reorganisatie van de divisie Mail.

Van 2009 tot 2013 moeten de vijfhonderd distributiekantoren omgevormd worden tot 128 operationele platforms en 1.500 depots. Sommige distributiekantoren zullen daardoor worden samengevoegd. Dit heeft geen invloed op de dienstverlening aan de loketten, noch voor de postbedeling. De openbare diensverlening komt niet in het gedrang. Over de reorganisatie wordt grondig overlegd met de sociale partners. Ze zal zonder naakte ontslagen gebeuren en is nu volop in voorbereiding, waardoor ik niet kan ingaan op de vragen over de lokale uitvoering. Zodra de reorganisatie concreet gestalte krijgt, worden de betrokken gemeentebesturen ingelicht.

15.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Is er contact geweest met het gemeentebestuur van Zele?

15.04 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Dat kan ik laten nagaan. De reorganisatie is het gevolg van interne noodwendigheden. Het overleg met de lokale besturen kan wel gaan over het gebruiken van onroerende goederen en dergelijke, maar heeft weinig weerslag op de reorganisatie zelf.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een alternatief voor het goederenvervoer op spoorlijn 50A" (nr. 10806)

16.01 Patrick De Groote (N-VA): Een anonieme doch belangrijke bron binnen de NMBS zegt in *Het Laatste Nieuws* dat het idee van een spoorlijn tussen Heist en Eeklo een tijdje werd gevolgd als alternatief voor het goederenvervoer op lijn 50A, maar dat het uiteindelijk niet tot een concreet plan kwam. Waarom werd deze mogelijkheid niet gevolgd? Voor welke capaciteitsverhoging zou die lijn hebben gezorgd?

16.02 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Infrabel heeft geen weet van enig project voor een nieuwe spoorlijn tussen Heist en Eeklo. Wordt de havengoederenlijn 77 bedoeld of misschien de oude lijn Eeklo-Brugge?

Het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge zijn niet alleen nodig voor het goederenvervoer, maar moeten ook voor meer capaciteit voor het reizigersvervoer zorgen. Het alternatieve voorstel van de heer De Groote biedt geen oplossing voor het reizigersvervoer.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10817 van de heer Perpète wordt uitgesteld.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de invoering van een uniform biljet voor het openbaar vervoer" (nr. 10826)
- de heer David Lavaux aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de rol van de NMBS in de vertraging van de invoering van het eengemaakte ticket" (nr. 10839)
- de heer Michel Doomst aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "een samenwerking van de NMBS met andere vervoersmaatschappijen inzake een algemeen ticket" (nr. 10851)
- de heer Patrick De Groote aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het gezamenlijk ticketsysteem voor de vier openbare vervoersmaatschappijen" (nr. 10854)
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het blokkeren van het uniform gemaakte reisbiljet" (nr. 10857)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uniform gemaakte reisbiljet voor het openbaar vervoer" (nr. 10866)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het uniform gemaakte reisbiljet" (nr. 10867)
- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de invoering van een enig vervoerbewijs voor de MIVB, De Lijn, de NMBS en de TEC" (nr. 10935)
- de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de interoperabele ticketing" (nr. 11028)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "het e-ticket" (nr. 11135)

17.01 David Lavaux (cdH): Mijnheer de minister, bevestigt u dat bij de NMBS de politieke wil ontbreekt voor de invoering van één uniform vervoerbewijs voor alle openbaarvervoermiddelen? Hoe staat het met dat uniform ticket? Waarom heeft de NMBS dat plan voor samenwerking tussen de openbaarvervoermaatschappijen nog niet onderschreven?

17.02 Patrick De Groote (N-VA): De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft de verantwoordelijkheid voor de vertraging bij de totstandkoming van een gezamenlijk ticketsysteem afgeschoven op de NMBS-Holding. Hoeveel investeerden de vervoersmaatschappijen in het gemeenschappelijk project? De woordvoerder van de NMBS heeft verklaard dat er voor de zomer een gemeenschappelijk ticket komt voor de NMBS en een van de regionale vervoersmaatschappijen? Bevestigt de minister dit? Gaat het hierbij om de Ubigokaart? Hoe overlegt de NMBS met de andere vervoersmaatschappijen?

17.03 Camille Dieu (PS): Wij hebben er ook nota van genomen dat de Vlaamse minister van Mobiliteit, mevrouw Van Brempt, er de NMBS van beschuldigd heeft onvoldoende werk te willen maken van die samenwerking met de gewestelijke vervoersmaatschappijen. De heer Goovaerts, woordvoerder van de NMBS, legde uit dat de NMBS met een beheersovereenkomst werkt en streeft naar de uitwerking van een regeling met geïntegreerde tickets. Hoe zit het met die plannen? Heeft de NMBS een nieuwe studie ter zake verricht? Zo ja, is die studie de reden voor de vastgestelde vertraging? Streeft de NMBS naar de invoering van een andere techniek dan Mobib teneinde de anonimiteit van de reizigers te vrijwaren? Wat is het kostenplaatje van de uitvoering van dat plan?

17.04 Jean-Luc Crucke (MR): Volgens Vlaams minister Van Brempt zou de NMBS de invoering van een uniform ticket tegenhouden, en zou er totaal geen politieke wil zijn om dit probleem op te lossen. Heeft u deze kwestie reeds besproken met de betrokken minister? Uit uw reactie maak ik op dat u het bent die contact heeft opgenomen. Wat is de stand van de onderhandelingen, of althans van uw besprekingen? Als het dossier in een impasse geraakt is, waarop is het dan precies vastgelopen? Waarom? Welke initiatieven zal u nemen om een en ander weer vlot te trekken, zodat het uniforme ticketsysteem zo snel mogelijk kan

worden ingevoerd?

17.05 David Geerts (sp.a): Eind mei 2006 sloten de regionale ministers van vervoer en de toenmalige federale staatssecretaris een protocolakkoord: er zou orden gezocht naar een ticket dat geldt voor de NMBS én de regionale vervoermaatschappijen. Er werd een werkgroep opgezet onder leiding van Syntigo, een dochteronderneming van de NMBS, om te komen tot een interoperabel ticket. In 2008 vroeg de NMBS aan IBM Consulting om een onderzoek uit te voeren naar de kostprijs, de implementatie van de zogenaamde smartcard en de organisatiestructuur. Later bleek de NMBS geen voorstander meer van het Ubigoproject. Op 3 november 2008 antwoordde de minister in de commissie dat de discussie over de financiën en de terugverdieneffecten ging. Zij zou tevens bij de NMBS een studie bestellen.

Wat denkt de minister over het interoperabele ticketsysteem? Wat is het resultaat van de studie die in november 2008 werd aangekondigd?

17.06 Jef Van den Bergh (CD&V): De bedoeling is dat elke gebruiker met één kaart op elke vorm van openbaar vervoer kan. In Nederland heeft men het OV-ticket halsoverkop ingevoerd. Het systeem bleek echter niet waterdicht te zijn. Men moet dus beredeneerd zoeken naar de beste oplossing.

Vanuit de doelstelling van 2006 - een ticket te ontwikkelen vanuit de vier vervoersmaatschappijen - is men stilaan geëvolueerd naar een situatie waarbij men via afspraken tot een gemeenschappelijke technologie komt en waarbij de kaarten interoperabel zouden worden bij de verschillende maatschappijen.

De eerste concrete stappen zal men zetten met de MIVB, aangezien bijna een kwart van de NMBS-abonnementen naar Brussel gecombineerde abonnementen zijn met de MIVB. Het is logisch dat men eerst samen met die vervoersmaatschappij tot één ticket komt. Daarna wordt dan gekeken of de andere maatschappijen daarbij kunnen aansluiten. De NMBS wil dat al tegen 2010 realiseren.

Welke inspanningen leverde de NMBS reeds voor de invoering van een uniform ticket? Wat is de huidige stand van zaken? Hoe zit het met de verdere planning? Wat is de timing van de andere maatschappijen? Is De Lijn volledig klaar? Moeten er inzake technologie nog knelpunten worden weggewerkt voor de invoering van het uniforme ticket?

17.07 Minister Steven Vanackere (Nederlands): Op 31 mei 2006 hebben alle ministers van openbaar vervoer, met medewerking van de vervoermaatschappijen, een protocol ondertekend om te komen tot de introductie van een unieke kaart. Op het Overlegcomité van 30 maart 2007 hebben alle regeringen de krachtlijnen goedgekeurd van een rapport dat moest bekijken hoe men dat kon realiseren.

Men moet goed het onderscheid maken tussen de technologie die de vervoersmaatschappijen moet toelaten te participeren aan het unieke ticket en de inspanningen om die technologie te operationaliseren bij elk van de vervoersmaatschappijen.

(Frans) Het is altijd de bedoeling geweest om één drager in te voeren voor de vervoerbewijzen, maar iedereen zou dat in zijn eigen tempo doen, met een platform dat garant moet staan voor de compatibiliteit en de coördinatie, en iedereen zou zijn eigen tarieven hanteren. Er is dus nooit sprake geweest van een big bang waaruit dan ineens een uniforme kaart zou voortkomen.

(Nederlands) Het is wel degelijk de bedoeling om voort te bouwen op een bestaande technologie en ervoor te zorgen dat elk van de operatoren dezelfde technologie gebruikt.

(Frans) De MIVB heeft in 2002-2003 zelf beslist om voort te bouwen op de Calypsotechnologie. Nu zijn de NMBS en de drie gewestelijke vervoersmaatschappijen het blijkbaar eens geworden over die technologie, zij het misschien mits enkele aanpassingen.

(Nederlands) Om de technologie te hanteren heeft men ook een beheersstructuur nodig. Er ligt een voorstel van akkoord voor dat slaat op de technologie én op het beheer. De NMBS heeft het stuk over de vraag hoe

men ze met haar dochtermaatschappij Syntigo de technologie zal beheren inderdaad nog niet ondertekend. Ik heb goede hoop dat dit wel zal gebeuren. Ik heb aan de NMBS gevraagd om mij in te lichten over wat er nog schort, opdat men zo snel mogelijk tot een overeenstemming kan komen.

(Frans) Ik heb samen met mijn Vlaamse collega vastgesteld dat we het veeleer eens zijn over het behoud van de oorspronkelijk in Brussel ontwikkelde technologie als gemeenschappelijk platform voor alle operatoren en over het nastreven van een akkoord inzake het beheer van die technologie, maar elk bedrijf zal die moeten invoeren tegen een kostprijs die niet noodzakelijk lager ligt. De MIVB heeft het voortouw genomen omdat haar ontwaardingstoestellen verouderd waren. De andere maatschappijen zullen dat op hun eigen tempo doen, maar met software die het gebruik van compatibele systemen mogelijk maakt.

De NMBS voert haar studie uit in samenwerking met de MIVB. Dat is het beste bewijs dat ze de uitvoering van het akkoord niet blokkeert.

Uw vraag in verband met de kosten kan ik momenteel niet beantwoorden. Het grootste gedeelte van de kosten die voortvloeien uit de invoering van het uniform ticket houdt geen verband met de ontwikkeling van de technologie maar wel met de toepassing ervan.

(Nederlands) Ik heb aan de NMBS-directie laten weten dat er zo snel mogelijk overeenstemming moet worden bereikt over de beheersstructuur. Het gesprek met mijn Vlaamse collega verliep positief en van blokkeringen is dus zeker geen sprake. Elke operator boekt echter vooruitgang tegen zijn eigen tempo. Voor de NMBS zal de operationalisering belangrijke budgetten vereisen. Daarom is het belangrijk dat we in een eerste fase al kunnen starten met de maatschappij die het verst gevorderd is, met name de MIVB.

17.08 David Lavaux (cdH): We mogen al blij zijn dat we dezelfde informaticataal spreken. Het tempo is niet overal gelijk: de NMBS is veel trager. Ik hoop dat de NMBS over voldoende budgettaire middelen zal beschikken en ze snel zal aanwenden

17.09 Patrick De Groote (N-VA): Aanvankelijk dacht ik dat de NMBS het systeem blokkeerde, maar de minister heeft mij ervan overtuigd dat de NMBS wel degelijk meewerkt aan de ontwikkeling van de technologie. Het is inderdaad nodig dat er een snelle overeenstemming komt over de beheersstructuur. De stapsgewijze invoering is misschien wel een goede strategie, maar het einddoel moet toch zijn dat de gebruiker zijn kaart kan gebruiken bij alle maatschappijen.

17.10 Jean-Luc Crucke (MR): Het protocol werd ondertekend in 2006. Het moet mogelijk zijn sneller vooruit te gaan!

Mijnheer de minister, u hebt op mijn vraag met betrekking tot het Waals Gewest niet geantwoord: hoe staat het met de logistieke, de technische overeenstemming?

17.11 Minister Steven Vanackere *(Frans)*: De MIVB en de NMBS hebben momenteel met succes een proefproject afgerond met betrekking tot het gebruik van het eenkaartsysteem. Wat de te ontwikkelen technologie betreft, zijn de vier operatoren het erover eens dat er best wordt gekozen voor de in Brussel toegepaste Calypsotechnologie, die eventueel kan worden aangepast, en dat het aangewezen is onder leiding van Syntigo over die technologie afspraken te maken.

Over één aspect van de technologie moet de NMBS inderdaad nog haar instemming verlenen. Maar wie stelt dat de NMBS dwarsligt, geeft toch een eigen interpretatie aan de feiten.

(Nederlands) Voor het overige spreek ik mij niet uit over de andere bedrijven.

17.12 Jean-Luc Crucke (MR): Mijnheer de minister, als men uw redenering volgt, dan wordt de hete aardappel doorgeschoven naar de Gewesten.

17.13 Minister Steven Vanackere *(Frans)*: Van in het begin heeft men gezegd dat de vier operatoren het eerst eens dienden te worden over de keuze voor een welbepaalde technologie, en dat elke operator vervolgens zijn wagonnetje zou aanhaken in functie van de levensduur van zijn systeem. Het is een historisch toeval dat het systeem dat het einde van zijn levensduur had bereikt, vervangen werd door een systeem dat thans stilaan de norm wordt. Ik denk dus niet dat we slechte of goede punten moeten geven. Op federaal

niveau moet de NMBS het systeem in een aanvaardbaar tempo invoeren.

Er bestaat reeds een project waar Brussel met de MIVB aan deelneemt.

De **voorzitter**: U stond aan het roer toen u adjunct-directeur-generaal van de MIVB was!

17.14 Minister **Steven Vanackere** (*Frans*): Gelukkig maar!

17.15 **David Geerts** (sp.a): De discussie gaat niet over de technische impact, maar over de financiële kosten voor de NMBS. De voorgangster van de minister zou daarover een studie besteld hebben. Zijn daar al resultaten van bekend?

17.16 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Ik heb zelf maar onlangs vernomen dat mevrouw Vervotte in november 2008 een studie besteld zou hebben over hoe een en ander gefaseerd bij de NMBS kan worden ingevoerd, maar ik beschik niet over de resultaten daarvan. Ik heb de betrokkenen er al wel over aangesproken.

17.17 **David Geerts** (sp.a): Uiteindelijk is net de kern van het debat wat er bij de NMBS in de verschillende fases kan worden vrijgemaakt aan middelen. Dat is belangrijker dan het technische aspect.

17.18 Minister **Steven Vanackere** (*Nederlands*): Daar kan ik voorlopig niet op antwoorden, maar ik zal er nog op terugkomen.

17.19 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het belangrijkste is dat er overeenstemming bestaat over de techniek en dat het project wordt uitgewerkt tegen eind 2010 of begin 2011. Een praktische vraag daarbij: zal de NMBS op dat moment de kaarten al kunnen lezen? Het is goed dat de minister rechtstreeks contact gehad heeft met de Vlaamse minister. De bewuste uitspraken gebeurden tijdens een moeilijke hoorzitting met het Rekenhof over de budgetten van De Lijn, dus misschien moesten ze als bliksemafleider dienen? Hopelijk is het misverstand nu uit de wereld geholpen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.29 uur.

La réunion publique est ouverte à 14 h 20 par M. François Bellot, président.

Le **président** : La question n° 10364 de Mme Lahaye-Battheu est transformée en question écrite.

01 **Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la gare de Malines-Nekkerspoel" (n° 10460)**

01.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): En 1997, la SNCB a vendu la gare de Malines-Nekkerspoel dans l'intention de reconstruire une nouvelle gare, mais on envisage à présente de racheter l'ancienne gare.

En sait-on déjà plus à propos de ces projets ? Quel était le prix de vente en 1997 et quel est actuellement le prix demandé ? Quand la nouvelle gare ou la gare rénovée sera-t-elle opérationnelle ? Sera-t-il fait appel à des partenaires pour la remise en service de l'ancienne gare ? Un plus grand espace sera-t-il réservé aux dépôts pour vélos ?

01.02 **Steven Vanackere**, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB-Holding examine quelle est la meilleure solution pour améliorer la prestation de services à la gare de Malines-Nekkerspoel. L'achat de l'ancienne gare est l'une des options.

En 1997, ce bâtiment a été vendu pour la somme de 252.851 euros. Toutefois, le prix demandé aujourd'hui aux candidats acquéreurs s'élève à 1.950.000 euros, cette augmentation très sensible étant due entre autres à d'importants travaux de rénovation. La holding prendra une décision définitive au sujet de l'acquisition dès qu'il aura été établi clairement qu'il s'agit effectivement de la meilleure option et si un accord relatif à son prix est trouvé. Dans l'hypothèse où cette décision tomberait à brève échéance, la gare rénovée pourrait être

prête à l'emploi en 2012. Ce bâtiment pourra abriter également d'autres services commerciaux et non commerciaux pour le fonctionnement desquels nous rechercherons des partenaires privés et publics.

Actuellement, 227 bicyclettes peuvent y être rangées. Entre 2011 et 2013, 315 places supplémentaires y seront aménagées.

01.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : La différence entre le prix de vente et le prix demandé est tout de même énorme. J'espère que les investissements justifient ce prix. J'attends avec impatience de voir quelle décision sera prise in fine.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réorganisation à La Poste" (n° 10492)

02.01 Maya Detiège (sp.a) : Pour améliorer la rentabilité de La Poste et l'accès aux services, l'ancienne ministre, Mme Vervotte, avait l'intention de procéder à la fermeture d'une série de bureaux de poste à Anvers Nord et de les remplacer par des Points Poste, par l'e-shop et par des boutiques de timbres. Je doute que ce soit une bonne décision. Des Points Poste, où seules de petites opérations peuvent être effectuées, ne sont pas suffisants pour répondre aux besoins spécifiques d'une ville portuaire. Les habitants d'Anvers Nord devront se rendre au centre-ville pour trouver un bureau de poste, ce qui ne sera pas si simple en raison des travaux à la Noorderlaan et de futurs travaux à la liaison de l'Oosterweel. De plus, le quartier d'Anvers-Luchtbal est surtout constitué de logements sociaux et compte donc de nombreux habitants vulnérables et à mobilité réduite.

Le ministre va-t-il poursuivre les projets de Mme Vervotte ou voit-il malgré tout une valeur ajoutée dans le maintien des bureaux de poste à Anvers Nord ?

02.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Nous pourrions mener ce même débat pour les 217 bureaux de poste qui ont été fermés en 2008. En ce moment, 796 bureaux de poste sont encore ouverts. Pour faire de La Poste une entreprise compétitive, il faudrait en ramener le nombre à 650. Il est évident que je poursuivrai la politique de mon prédécesseur, Mme Vervotte.

La fermeture de bureaux de poste ne se fait pas à l'aveuglette. Ainsi, La Poste s'efforce toujours d'ouvrir un Point Poste avant toute fermeture. Il est évident que les bureaux les plus performants ou attirant le plus grand nombre de clients ne seront pas fermés. Les attentes et les besoins des citoyens sont également pris en considération, tout comme des facteurs économiques, tels que la libéralisation du marché postal et la diminution des volumes du courrier. Le réseau des bureaux de poste est par ailleurs toujours déficitaire. La Poste vise également à améliorer l'accessibilité de ses services, en proposant des heures d'ouverture plus larges dans les Points Poste.

À Anvers, la Poste ne veut fermer que Luchtbal. Il n'entre pas dans son intention de fermer les bureaux d'Ekeren et de Merksem. Un Point Poste fonctionne déjà à Luchtbal. Celui-ci doit garantir le service pour les habitants d'Anvers Nord. Les entreprises peuvent recourir à une série de services spécifiques comme la collecte du courrier à domicile ou les affranchisseuses. Le service « SVP Facteur » est destiné à offrir une solution de rechange aux personnes à mobilité réduite.

02.03 Maya Detiège (sp.a) : À Luchtbal, le fonctionnement du Point Poste ne donne pas satisfaction. La fermeture d'un bureau de poste dans un environnement aussi défavorisé prive parfois celui-ci de tout un réseau social. Il faut aussi tenir compte du fait que l'on se trouve dans une zone portuaire. J'apprécierais que le ministre réexamine la question avec les responsables de La Poste. Les habitants sont vraiment très déçus.

02.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : J'invite Mme Detiège à communiquer à mon cabinet les motifs d'insatisfaction concernant le Point Poste.

L'incident est clos.

03 Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 10569)

03.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : Le Conseil consultatif des usagers (CCU) est au point mort depuis près d'un an. Il se plaint depuis des années de ne pas disposer de moyens suffisants pour remplir sa mission convenablement.

Combien de fois le conseil consultatif des usagers s'est-il réuni au cours des deux dernières années ? Quand s'est-il réuni pour la dernière fois ? Pourquoi ne bénéficie-t-il pas d'un meilleur soutien ? Comment la SNCB pourrait-elle, dans ces conditions, établir de bonnes relations avec les voyageurs ? À quel résultat a abouti l'entrevue avec le CCU au cabinet du ministre ?

03.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Le CCU est un organe indépendant. Ni le Groupe SNCB ni moi-même ne connaissons l'ordre des travaux du Conseil des usagers. Au cours de la période 2006 à 2008, quinze réunions plénières ont été organisées. En 1996, la SNCB et le CCU ont signé un protocole. Depuis, le SPF Mobilité accorde une indemnité aux membres du bureau exécutif du CCU et la SNCB met trois membres de son personnel à la disposition du CCU pour l'accomplissement de tâches administratives. Un employé du Groupe SNCB est même détaché à mi-temps pour assister le conseil dans le cadre de la formulation d'avis. La SNCB-Holding attribue aussi un budget au CCU aux fins de l'impression de son rapport annuel.

Dans les nouveaux contrats de gestion 2008-2012 conclus entre l'État et les trois sociétés du groupe SNCB, il est demandé de consacrer la plus grande attention et d'apporter le plus grand soin à la qualité de la prestation des services. La SNCB a formulé une proposition tendant à intégrer le Comité consultatif des usagers auprès du Groupe SNCB dans ce processus qualitatif.

Tout comme mon prédécesseur, j'accorde une attention toute particulière à l'indépendance et au bon fonctionnement de ce Comité. C'est pourquoi ma cellule stratégique a élaboré, en accord avec le secrétaire d'État à la Mobilité, une proposition tendant à conférer plus d'autonomie au Comité et à lui fournir des locaux et du personnel du SPF Mobilité.

Le 22 janvier, un entretien a réuni un représentant de la cellule stratégique du secrétaire d'État Schouppe, un représentant du SPF Mobilité et le président du Comité consultatif.

Pour réagir à la proposition, le Comité dispose d'un délai courant jusqu'à la mi-février.

03.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!) : J'attends la réponse avec impatience. J'espère que le Comité consultatif pourra prendre un nouveau départ.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les budgets en matière de mobilité" (n° 10611)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Aux Pays-Bas, il existe un projet intéressant visant à offrir une alternative aux voitures de société. La carte mobilité est une sorte d'abonnement grâce auquel l'utilisateur combine, avec flexibilité, les différentes formes de transport. Aux Pays-Bas, on compte déjà 50.000 utilisateurs.

Dans notre pays également, une telle initiative pourrait être intéressante. Sur le plan légal, il n'y pratiquement rien à faire. La mise en œuvre pourrait être confiée à une firme privée qui bénéficierait de l'aide des sociétés de transport en commun.

La carte mobilité présente un nombre important d'avantages pour les voyageurs, qui peuvent opter pour le moyen de transport de leur choix, pour les sociétés, qui peuvent réduire leur parc automobile, et pour la

SNCB, qui peut obtenir de nouvelles parts de marché. Ce passage de la voiture de société vers des modes de transport alternatifs est également une réponse à la problématique des bouchons et à celle de la production de CO₂.

Que pense le ministre de la carte mobilité ? La SNCB serait-elle prête à s'inscrire dans un tel projet ?

04.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : J'ai déjà entendu parler de ce concept, qui peut se concrétiser de différentes manières. Il est évident qu'il convient de privilégier une approche par paliers en la matière. Entre 2000 et 2003, la STIB avait déjà développé une carte très conviviale, qui pourrait constituer un premier pas vers une telle initiative. L'objectif est bien évidemment le développement d'une seule carte pour toutes les sociétés de transport public belges, ce qui éviterait aux clients de faire la queue aux différents guichets. Tout comme une carte Proton, cette carte devrait être rechargeable. Une telle carte permettrait au voyageur de se déplacer facilement d'un point a à un point b, même en utilisant différents moyens de transport. Ultérieurement, elle pourrait être étendue à des facilités supplémentaires, telles que des voitures de location, des vélos et des possibilités de parking.

À titre de première amorce, Railease a été mis au point. Ce système permet aux travailleurs de choisir à tout moment entre un véhicule de leasing ou le train. Il pourrait encore être assoupli.

Compte tenu des problèmes de files et de stationnement, il importe d'apporter aux problèmes de mobilité une solution globale. La SNCB est disposée à y collaborer afin de permettre aux voyageurs d'opter à tout moment pour le moyen de transport le plus adapté à leurs besoins. Au cours d'une première phase, il s'agira, à cette fin, de mettre en place une collaboration entre la SNCB, De Lijn, la STIB et les TEC. Au cours d'une seconde phase, nous ferons en sorte que les usagers puissent combiner un de ces transports en commun et un taxi, une voiture de location, des bicyclettes de location et des possibilités de parage.

La carte mobilité constituera la première étape d'une politique qui tendra à encourager un usage raisonnable des moyens de mobilité. Nous planchons sur ce nouveau dispositif et avons déjà enregistré certains progrès.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je me réjouis que des démarches aient déjà été entreprises pour mettre cette théorie en pratique mais j'ai l'impression qu'actuellement, chaque société de transports en commun traite encore cette question de façon trop individuelle.

Le ministre n'a pas répondu à ma question précise : la SNCB est-elle disposée, comme la société de chemins de fer néerlandaise, à collaborer avec des entreprises privées, par exemple des sociétés de leasing ? J'espère que la SNCB y sera disposée aussi.

Enfin, il est évidemment logique que cette carte soit introduite graduellement, à l'instar de ce qui a été fait aux Pays-Bas. J'espère toutefois que tous les acteurs seront associés à la mise au point de ce système.

L'incident est clos.

05 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la réforme du service postal à Vilvorde" (n° 10577)

05.01 Michel Doomst (CD&V) : À Vilvorde, un seul bureau de poste sur cinq restera opérationnel alors que deux Points Poste seulement ont été ouverts en guise de solution de remplacement. Comment cela se fait-il ? Y a-t-il une solution à court terme ? Dans combien de communes La Poste n'a-t-elle pas pu réaliser son projet de synchroniser à chaque fois la fermeture d'un bureau de poste et l'ouverture d'un Point Poste ?

05.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : La Poste met tout en oeuvre pour ouvrir un Point Poste avant toute fermeture d'un bureau de poste. La Poste a respecté cette obligation de moyens dans la plupart des cas mais, dans 34 dossiers, aucune solution de remplacement n'a encore été trouvée. Huit bureaux de poste ont été fermés pour des raisons de sécurité. Pour les 26 autres bureaux, il n'a pas encore été trouvé d'exploitant adéquat pour le Point Poste. Dans cinq cas, un Point Poste avait été ouvert mais il a déjà été fermé entre-temps. La recherche d'exploitants adéquats se poursuit dans ces communes. Dans sept communes, l'ouverture d'un Point Poste se fait attendre pour des raisons organisationnelles mais le

problème sera réglé à brève échéance.

Le 31 décembre 2008, 558 Points Poste étaient déjà opérationnels alors que 796 bureaux de poste existaient toujours. Ainsi, le nombre de points de service de La Poste est resté relativement stable (1.350). En 2008, 217 bureaux ont été fermés tandis que 211 Points Poste étaient ouverts.

Pour les bureaux de poste à Vilvorde Kerk et Koningslo, des Points Poste ont été ouverts par la SNCB et le Super GB de Vilvorde. Ces Points Poste constituent également une solution de rechange pour le bureau de poste de Vilvorde Kassei. À Peutie, aucun partenaire approprié n'a encore été trouvé. La procédure de sélection des exploitants de deux Points Poste supplémentaires est toujours en cours.

05.03 Michel Doomst (CD&V) : Une solution sera donc trouvée à court terme pour Vilvorde. La Poste bénéficie-t-elle d'une aide suffisante des administrations locales dans sa quête de localisations adéquates ?

05.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Dans la plupart des cas, oui. Les administrations communales souhaitent également qu'un service correct soit rapidement offert à la population. Lorsque La Poste rencontre des difficultés, la collaboration des administrations locales permet généralement de progresser.

L'incident est clos.

06 Question de M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la poursuite de la distribution des quotidiens par La Poste" (n° 10618)

06.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Le 26 janvier, M. Van Quickenborne a laissé sous-entendre que la distribution des quotidiens par La Poste pourrait être remise en cause (voir *Compte rendu analytique* 52 COM 428, p. 6).

Je ne pense pas que ce soit une bonne idée, à cause du rôle démocratique de la presse, de ses difficultés actuelles et par rapport au marché que représente pour La Poste la distribution des quotidiens.

Cette hypothèse a-t-elle été débattue en gouvernement ? Pouvez-vous vous engager personnellement à ce que cette mission de distribution soit inscrite au nouveau contrat de gestion de La Poste ?

06.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Jusqu'en septembre 2010, tous les services publics prestés par La Poste resteront inchangés.

La distribution avancée des quotidiens, telle que prévue dans l'actuel contrat de gestion, résulte d'une convention tripartite conclue entre l'État belge, les éditeurs de quotidiens et La Poste. Ce marché n'est toutefois pas réservé à La Poste. Dans certaines zones du pays, la distribution est effectuée par des entreprises privées.

Le prix est aligné sur le marché. Toutefois dans les zones moins densément peuplées, La Poste ne pourrait appliquer le même tarif sans faire de lourdes pertes.

Dans le cadre des discussions sur le prochain contrat de gestion, toutes ces tâches de service public seront évaluées. Jusqu'à présent, aucune décision n'a été prise à ce sujet. La question de la distribution des quotidiens n'a pas encore été débattue au sein du gouvernement.

Personnellement, je pense que prévoir les montants nécessaires pour ces services est un excellent choix.

06.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La presse écrite a bien besoin du soutien de La Poste pour assurer la distribution avancée des quotidiens. M. Van Quickenborne a une fois de plus lancé un ballon d'essai : à nous de nous montrer vigilants !

L'incident est clos.

07 Question de M. Michel Doomst au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une gare ferroviaire à Haasrode" (n° 10634)

07.01 Michel Doomst (CD&V) : La province du Brabant flamand verrait volontiers la création d'une nouvelle gare à la hauteur du zoning de Haasrode, ce qui réduirait la densité du trafic aux abords de Louvain. Le club de football Oud-Heverlee Leuven juge lui aussi le projet intéressant. Qu'en dit l'étude de faisabilité de la SNCB ?

07.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Il est exact que le Brabant flamand est intéressé par ce projet. La SNCB confirme qu'il renferme "un certain potentiel", mais aucune étude de faisabilité n'a encore été effectuée ni aucun timing fixé.

07.03 Michel Doomst (CD&V) : Quand l'étude de faisabilité pourrait-elle être terminée ?

07.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je vais demander de plus amples renseignements à ce sujet.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la diffusion d'informations par les chemins de fer" (n° 10635)

08.01 Ine Somers (Open Vld) : Lors de la séance plénière du 8 janvier 2009, le ministre a répondu à des questions ayant trait à la météo sibérienne que nous avons connue et aux informations lacunaires fournies à ce propos par la SNCB. Le président de la CGSP-Cheminots affirme que les solutions évoquées par le ministre sont insuffisantes. Il juge préférable de n'instaurer une centralisation au sein d'un seul et unique dispatching pour l'ensemble du pays que lorsque les cabines de signalisation auront été concentrées. Trente signaleurs seulement sur plusieurs centaines seraient maintenus. Le président de ce syndicat dénonce l'inexpérience du personnel du dispatching et le fait que la scission du Groupe SNCB a pour conséquence qu'aujourd'hui, trois centres de dispatching communiquent d'abord entre eux et ne communiquent qu'ensuite avec les gares, ce qui entraîne une perte de temps.

Qu'en pense le ministre ? Tiendra-t-il compte de ces observations ?

08.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : C'est à tort que les médias réduisent ces questions à un simple problème de communication. Le service constitue bel et bien une priorité pour la SNCB.

M. Digneffe confond deux choses : la communication et la centralisation du dispatching et des cabines de signalisation. La concentration du dispatching et des cabines de signalisation devrait améliorer la communication, en ce sens qu'elle permettra de recourir abondamment à la technologie moderne.

Il y a deux centres de dispatching, le premier appartient à Infrabel et le second à la SNCB, qui disposent en effet chacun de leur propre dispatching : Traffic Control et RDV Reizigers Dispatching Voyageurs. Les centaines de cabines de signalisation existantes seront réduites au nombre de trente.

Traffic Control existe depuis deux ans et n'a jamais manqué de personnel expérimenté, même pendant la période de formation du nouveau personnel. La situation est à présent stabilisée. Pour les cabines de signalisation, il y a un apport important de nouveau personnel et un bon accompagnement assure une intégration sans problèmes. La seule manière d'accumuler de l'expérience consiste à suivre le déroulement réel des activités. Une formation complémentaire est organisée pour rendre la communication plus efficace.

Pour améliorer encore la communication, les formations destinées aux speakers sont affinées et leur profil de compétences est établi.

Pour améliorer fondamentalement et rapidement les informations aux voyageurs, le groupe SNCB doit élaborer un plan de communication d'ensemble. Ce plan d'action doit m'être présenté dans les prochains jours et je veillerai à ce qu'il soit examiné dans les détails. La structure du groupe SNCB n'a en fait aucun

impact sur l'efficacité de la communication.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le rapport d'audit de la Cour des comptes concernant la SNCB" (n° 10636)

09.01 Ine Somers (Open Vld) : À la suite d'une résolution du 19 mars 2008, la Cour des comptes a consacré deux rapports, d'une part, au financement des missions de la SNCB, d'Infrabel et de la Holding-SNCB et, d'autre part, au respect des contrats de gestion.

Dans quel délai le ministre exécutera-t-il les recommandations du rapport Berger et s'attachera-t-il à rendre plus efficace la collaboration entre ces trois entités ? Optera-t-il à cet égard pour le scénario européen ? Incluera-t-il également dans les contrats de gestion les objectifs fixés en matière de vitesse commerciale, comme le propose la Cour des comptes ? Demandra-t-il à ces trois entités de lui remettre un rapport annuel consacré au respect des contrats de gestion ? Fera-t-il examiner par ses services la question de savoir dans quelle mesure la vente des actifs commerciaux de la Holding-SNCB pourrait contribuer au remboursement ou à la stabilisation de la dette financière ? Ne serait-il pas préférable de répartir le reliquat de la dette entre la SNCB et Infrabel, qui ont toutes deux un cash-flow positif ?

09.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : La SNCB-Holding vend déjà à l'heure actuelle des actifs immobilisés qui ne sont pas nécessaires à l'exécution de ses missions de service public. Cependant, les recettes ainsi réalisées sont négligeables par rapport à l'endettement. Il ne s'agit donc pas en l'occurrence d'une stratégie concluante pour remédier au problème de la dette financière.

À la base de la restructuration menée en 2005 se trouvait la création de filiales libérées de toute dette, de manière à pouvoir garantir leur viabilité à long terme. Par ailleurs, nous devons rechercher au cours des prochains mois des solutions pour rembourser la dette historique. Si, par exemple, nous répartissions la dette entre les entités opérationnelles, cela reviendrait à payer une dette commerciale grâce à des moyens publics, ce qui est impossible sans mener des négociations avec la Commission européenne.

D'après le rapport de Roland Berger, il convient clarifier les relations entre les entités et la SNCB-Holding pour ne pas mettre la croissance du groupe en danger. Des solutions pourraient être apportées aux difficultés opérationnelles actuelles en formulant des objectifs clairs dans le contrat de gestion conclu avec chacune des trois entités, toujours selon le même rapport. Ces objectifs ont été clairement énoncés dans les contrats de gestion 2008-2012.

Par ailleurs, le rapport pose le constat que le groupe ferroviaire lui-même est responsable de ces difficultés. C'est pourquoi, début septembre, mon prédécesseur avait invité les responsables à proposer des solutions au ministre des Entreprises publiques. J'attends dans les tout prochains jours un rapport concernant les problèmes en matière de ressources humaines et de communication externe, tandis que le rapport sur l'amélioration de la ponctualité est attendu d'ici à la fin du mois de mars.

Une de vos questions visait à savoir si les structures correspondaient au scénario élaboré par l'Europe. Nous devons être prudents dans le choix des mots ; nous veillons en effet à doter la SNCB des instruments qui lui permettront au mieux de faire face aux défis actuels en matière de mobilité. Depuis 2000, les ministres qui se sont succédé aux Entreprises publiques ont tenté de transposer la réglementation européenne sans nuire aux objectifs de la Belgique sur le plan de la mobilité et de la politique sociale. Les trois grands principes à respecter sont les suivants : la séparation de l'infrastructure et des opérations, l'indépendance absolue des fonctions essentielles et la séparation entre les fonctions commerciales et les missions de service public ainsi qu'une transparence maximale au niveau des relations entre ces dernières.

Il n'existe pas d'infrastructure ferroviaire modèle au niveau européen. Chaque État doit transposer les règles européennes en prenant en considération sa situation propre. À l'heure actuelle, rien ne nous permet de penser que l'Europe formulera des objections quant à la structure de la SNCB, seules les fonctions essentielles faisant toujours l'objet de discussions.

Je dispose d'une solide expérience sur le plan des contrats de gestion. Ces derniers n'imposent actuellement aucune vitesse commerciale minimale, une clause malaisée à intégrer étant donné que cette vitesse peut varier pour chaque ligne. J'admets toutefois que cet aspect peut constituer un argument décisif dans la décision d'opter ou non pour le train. J'ai dès lors demandé à la SNCB de justifier tout écart par rapport à cette vitesse. Je suis l'évolution du dossier et examinerai si nécessaire avec la SNCB-Holding les mesures qui s'imposent.

Les contrats de gestion 2008-2012 imposent la rédaction d'un rapport annuel sur l'exécution des missions de service public. Ces rapports seront remis à la Chambre.

09.03 Ine Somers (Open Vld) : Pouvons-nous partir du principe que le ministre transmettra à la commission de l'Infrastructure les rapports relatifs aux problèmes en matière de RH, à la communication externe et à la ponctualité ?

L'incident est clos.

10 Question de Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes relatifs à l'infrastructure à la gare de Louvain" (n° 10641)

10.01 Ine Somers (Open Vld) : À Louvain, il y a régulièrement des problèmes avec les caténaires. Ces problèmes ne sont pas imputables aux rigueurs de l'hiver puisqu'ils continuent de se poser. Ces problèmes sont-ils dès lors structurels ? Quels investissements envisage-t-on de réaliser pour y remédier et dans quel délai ?

10.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Dans le cadre de l'aménagement de la ligne TGV, toutes les caténaires ont été rénovées à Louvain et ce, au moyen d'une technique qui est employée dans le reste du pays. Les deux pannes qui ont été à déplorer en l'espace d'un mois – qui avaient une cause technique totalement différente – ne sont donc pas dues à un problème structurel mais à un concours de circonstances malheureux. Aussi des investissements supplémentaires ne sont-ils pas nécessaires. Le contrôle des installations a démarré et sera achevé durant le premier semestre de cette année.

L'incident est clos.

11 Question de M. Philippe Henry au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le pont de Tilff" (n° 10669)

11.01 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : À Esneux, l'ancien pont Albert I^{er}, le pont de Tilff, doit être remplacé depuis 2002. Le conseil communal a opté pour un remplacement à l'identique en 2003, mais le projet ne s'est jamais concrétisé.

Selon la presse, la commune d'Esneux, la Région wallonne et Infrabel auraient conclu un accord au sujet d'une convention prévoyant une rocade. Cette convention est déjà mise en cause d'un point de vue juridique. Il n'y aurait eu ni enquête publique ni d'étude d'incidences préalable. En outre, le projet reviendrait à couper en deux le village.

Quelle est le contenu de la convention ? Comment Infrabel motive-t-elle la suppression du pont ? Des alternatives sont-elles envisagées ? Quel est le calendrier ? Monsieur le ministre, avez-vous pris connaissance de l'étude Agora commanditée par la Région wallonne, qui énonce des principes qui n'ont pas été pris en compte par la convention ?

11.02 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Un projet de convention qui détermine les modalités d'étude, d'exécution et de financement des travaux pour le remplacement du pont de Tilff et la suppression de trois passages à niveau est effectivement en cours de finalisation. Un accord sur l'intervention financière des parties est nécessaire avant l'obtention du permis d'urbanisme.

Le contrat de gestion d'Infrabel impose une réduction du nombre d'accidents aux passages à niveau, qui sera réalisée notamment via la suppression de certains passages. Dans ce dossier, la procédure urbanistique et administrative aura lieu en 2009 et 2010. Les travaux débiteront en 2010 et les passages à niveau de Colonster, Sainval et Tilff seront supprimés en 2012.

L'étude Agora est une étude comparative multicritères de cinq alternatives pour le remplacement du pont de Tilff.

11.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : La convention n'est donc pas encore signée ?

11.04 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Elle ne l'était pas au moment où j'ai reçu votre question.

11.05 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Cela relève en premier lieu des autorités locales. Je regrette toutefois qu'il n'y ait pas de consultation, d'autant que la population est mobilisée.

11.06 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Un accord sur la volonté de financer l'investissement ne préjuge pas des procédures à suivre pour sa réalisation.

11.07 Philippe Henry (Ecolo-Groen!) : Des discussions restent donc possibles quant au choix de l'emplacement du pont. C'est important !

La volonté de réduire le nombre d'accidents est compréhensible, mais il faut éviter que des villages soient coupés en deux.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- **M. David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 10676)
- **M. Patrick De Groote** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "B-Cargo" (n° 10693)

12.01 David Geerts (sp.a) : Les problèmes financiers de B-Cargo sont préoccupants. Un plan de lutte contre l'endettement devait être élaboré pour ce 1^{er} février. Ce plan a-t-il déjà été présenté ? Quelles en sont les lignes de force ? Quels efforts ont déjà été consentis précédemment pour assainir cette entreprise ? Pourquoi ces tentatives ont-elles échoué ?

12.02 Patrick De Groote (N-VA) : Une vision à long terme devait être proposée pour B-Cargo le 1^{er} février. S'attend-on à des subventions publiques dans le cadre de la mobilité et de l'écologie ? Dans quelle mesure table-t-on sur des revenus incertains, comme ceux du Rhin de fer ou de l'Antwerp Port Rail ? Des conditions différentes de celles des autres entreprises sont-elles imposées à B-Cargo, par exemple en matière de longueur des trains ? Envisage-t-on un glissement de personnel de B-Cargo vers la Holding ?

12.03 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je devrais recevoir d'ici peu le plan pour un transport de marchandises financièrement sain que j'ai demandé à la SNCB. En raison de la crise, nous avons dû corriger nos pronostics économiques et ce plan a accumulé un certain retard. Attirer de nouveaux clients et de nouveaux trafics, voilà l'objectif que nous voulons atteindre à tout prix. Nous n'avons fait qu'une estimation prudente car la réalisation de ces objectifs est tributaire de facteurs externes et par conséquent incertains. Nous ambitionnons d'atteindre un équilibre financier même si ces projets ne sont pas réalisés.

Depuis 2002, la SNCB s'efforce d'assainir la situation financière du transport de marchandises. À cette fin, elle a déjà pris des mesures importantes en matière de structure et de méthode. Une concertation relative à de nouveaux profils de personnel a également été entamée avec les syndicats.

Une politique de soutien public pourrait être utile mais elle devrait être limitée. Une possibilité pourrait être la compensation des avantages liés au coût pour les moyens de transport de substitution mais il nous faut bien sûr rester dans les limites des règles européennes. Je voudrais par ailleurs attirer votre attention sur la décision gouvernementale récente d'étendre les avantages accordés aux employeurs privés, notamment dans le domaine de la structure des coûts du personnel, aux entreprises publiques qui sont soumises à la concurrence.

Les règles d'exploitation sont identiques pour tous les opérateurs ferroviaires. Infrabel fixe la charge et la longueur autorisées pour les trains de marchandises. Les opérateurs déterminent eux-mêmes la longueur du train sur la base du type de transport.

Un éventuel transfert de personnel n'est possible que dans le cadre des règles des commissions paritaires. Les effectifs de B-Cargo sont composés de personnel de la holding, mis à la disposition de la SNCB.

12.04 David Geerts (sp.a) : Quels problèmes, dont il a résulté une dette énorme, se sont-ils posés en ce qui concerne les projets du passé ?

12.05 Patrick De Groote (N-VA) : Le ministre affirme que les règles d'exploitation sont identiques pour tous les opérateurs mais pourquoi la longueur des trains de la SNCB ne peut-elle dès lors dépasser 600 mètres et celle des entreprises concurrentes 700 mètres ? Il s'agit là d'une distorsion de la concurrence.

12.06 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Toute entreprise, y compris donc la SNCB, a la possibilité de demander une exception pour pouvoir constituer des trains de 700 mètres au lieu de 600.

L'incident est clos.

Le **président** : Le moment est venu de traiter les questions jointes n^{os} 10674 et 10678 de MM. Geerts et Mortelmans concernant la ligne Bruxelles-Turnhout et le problème de la desserte ferroviaire de la Campine.

12.07 David Geerts (sp.a) : Il a été convenu la semaine dernière que les questions relatives à la ligne Bruxelles-Turnhout seraient transformées en questions écrites.

Le **président** : La question n° 10683 de M. Maingain est transformée en question écrite.

13 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le souhait de la Poste danoise de se retirer de La Poste belge" (n° 10743)
- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise" (n° 10760)
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait annoncé de la Poste danoise du capital de La Poste belge" (n° 10767)
- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste" (n° 10782)
- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste belge" (n° 10789)
- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste belge" (n° 10791)
- Mme Ine Somers au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste belge" (n° 10853)
- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de la Poste danoise du capital de La Poste belge" (n° 10887)

- M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le retrait de *Post Danmark* du capital de la Poste belge" (n° 10947)

13.01 Patrick De Groote (N-VA) : La Poste danoise a annoncé le 2 février son intention de sortir du capital de La Poste belge. Depuis quand le gouvernement belge est-il au fait de ce projet ? Un contrat avait été signé jusqu'en 2010. Le gouvernement acceptera-t-il un départ anticipé de La Poste danoise ? CVC Capital Partners est-elle la seule entreprise à former un consortium avec La Poste danoise ou existe-t-il d'autres partenaires ? Le gouvernement tient-il compte d'une vente éventuelle par CVC ? La Poste risque-t-elle, en conséquence du désengagement de La Poste danoise, de perdre le savoir-faire en matière de libéralisation ? La libéralisation de La Poste prendra-t-elle du retard de ce fait ?

13.02 David Geerts (sp.a) : La Poste danoise veut vendre la participation de 25 % qu'elle détient dans La Poste belge à CVC Capital Partners pour 373 millions d'euros, soit le double de ce qu'elle avait payé à l'époque. Il faut rappeler que la Poste danoise s'était engagée à rester dans le capital de notre Poste au moins jusqu'en 2010.

La Poste belge dispose-t-elle d'un droit de préemption ? Le gouvernement belge envisage-t-il d'exercer ce droit ? Quand fera-t-il connaître sa position vis-à-vis de cette cession de capital ? A-t-on des garanties qu'après avoir acquis ces actions, CVC laissera le champ libre à la poursuite du développement de l'activité industrielle de La Poste ? Quelles seront les répercussions pour les travailleurs de celle-ci et la composition de son comité de direction ?

13.03 Jean-Luc Crucke (MR) : La Poste danoise a annoncé vouloir céder son capital de La Poste, 25 %, à l'autre partenaire, à savoir CVC Capital Partners. Comment justifie-t-elle ce choix et quand vous a-t-elle adressé cette demande ? Pourquoi faut-il l'autorisation expresse de l'État belge ? La fusion entre les postes danoise et suédoise a-t-elle influencé cette demande ? Quelles sont les conséquences pratiques de cette décision ?

13.04 François Bellot (MR) : Vous avez annoncé l'intention de la Poste danoise de se retirer du capital de La Poste belge. Ce retrait se ferait par la cession des parts vers CVC qui monterait en puissance de 25 à 49,9 %.

Le gouvernement belge marquera-t-il son accord sur cette transaction ? Cela ne donnera-t-il pas un énorme poids décisionnel à CVC ? Les conventions et pactes d'actionnaires liant l'État belge et *Post Danmark* sont-elles transférées à CVC ? Cette opération entraînera-t-elle des modifications opérationnelles pour La Poste, en Belgique et à l'étranger ? La Poste cherchera-t-elle d'autres partenaires industriels ?

13.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : La Poste danoise, en se retirant du capital de La Poste belge, réalisera une excellente affaire financière. On peut estimer le bénéfice réalisé à environ 200 millions d'euros.

Quelles sont, selon vous, les conséquences de cette revente à CVC de 25 % des actions de La Poste belge ? Quel est votre jugement sur le prix de revente à CVC des actions de la Poste danoise ? Serait-il envisageable que l'État belge se porte acquéreur des 25 % du capital détenus par la Poste danoise ? Quelles sont les garanties que l'actionnaire privé ne mette plus de pression à la productivité ? Quels sont les projets futurs d'investissement de La Poste ? Etes-vous favorable à son entrée en bourse ? Etes-vous favorable à des investissements dans la Poste grecque ?

13.06 Ine Somers (Open Vld) : Le groupe de capital-risque britannique CVC rachète à la Poste danoise la participation de 25 % qu'elle détenait dans la Poste belge, devenant du même coup actionnaire à hauteur de 50 % moins une action.

L'État belge approuve-t-il cette vente ? Le gouvernement belge envisage-t-il d'acheter lui-même ces actions ? Que pense le ministre du fait que CVC envisage à terme d'entrer en Bourse ? L'assentiment de l'État belge est-il requis à cette fin ? Cette vente aura-t-elle une incidence sur le fonctionnement de La Poste ? On sait en effet que la Poste danoise lui a apporté une part importante de savoir-faire.

13.07 David Lavaux (cdH) : La Poste danoise a l'intention de céder sa participation de 24,9 % dans le capital de La Poste à CVC Partners. Cela aura pour conséquence que CVC deviendra actionnaire à 49,9 % de La Poste. Ne serait-il pas opportun pour l'État de faire une proposition pour le rachat de ces actions ? Quel est le timing prévu pour la finalisation de l'opération ? Quelles sont les répercussions concrètes au sein de la structure dirigeante de La Poste ? La Poste ne devrait-elle pas trouver un autre partenaire public dans un pays européen afin de se renforcer dans l'optique d'ouverture du marché postal à la concurrence ?

13.08 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : En 2005, à l'époque où La Poste cherchait un partenaire stratégique, la libéralisation du secteur postal se concrétisait et l'entreprise était en difficulté. Les candidats investisseurs n'étaient pas légion.

(*En néerlandais*) Le partenariat stratégique et le prix payé à l'époque doivent être resitués dans leur contexte.

(*En français*) Par un accord du 12 octobre 2005, un partenaire stratégique, constitué de la Poste danoise et de CVC Capital Partners, est entré à hauteur de 50 % moins une action dans le capital de La Poste. Le but était d'y renforcer les compétences afin de préparer la libéralisation du marché actuellement décidée pour le 1^{er} janvier 2011.

(*En néerlandais*) La Poste belge a pu bénéficier du savoir-faire de la Poste danoise dans le cadre de la modernisation des centres de tri, des activités liées aux colis et de la gestion des changements. Les deux entreprises estiment que les principaux objectifs du partenariat stratégique sont déjà réalisés et souhaitent poursuivre la collaboration dans d'autres domaines.

(*En français*) Depuis 2005, la marge brute EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) a augmenté de 47 %, et l'on est passé de 91 % à 95 % des envois délivrés à temps. La productivité, exprimée en chiffres d'affaires par équivalent temps plein, a progressé de 20 %. L'absentéisme a diminué, la satisfaction des clients et des travailleurs s'est améliorée. L'entreprise a mis en place un plan ambitieux de modernisation.

(*En néerlandais*) La Poste est donc parvenue à accroître sa valeur et la vente pourra par conséquent être réalisée à un prix supérieur, ce qui constitue la meilleure garantie pour l'avenir des travailleurs. L'État perçoit également des dividendes, qui lui permettent de financer certaines initiatives.

(*En français*) Le pacte d'actionnaires conclu le 17 janvier 2006 prévoyait déjà des possibilités de désengagement progressif de partenaires. Depuis 2009, le partenaire stratégique a la possibilité de céder la moitié de sa participation. À l'horizon 2011, il est même prévu que cette possibilité s'étende à l'entièreté de la participation détenue, par la revente à un autre investisseur ou par une introduction partielle en bourse. Cette dernière option ne nécessiterait pas d'accord particulier de l'État.

Concernant ce contrat, si une clause de dividende minimum existait pour 2006-2007, ce n'est plus le cas. Cette clause n'a pas dû être invoquée, les dividendes normaux ayant toujours été supérieurs à ce minimum. Les actionnaires examineront avant fin 2009 la structure de capital optimale de La Poste.

Le dividende payé à l'État et aux actionnaires privés tient compte du bénéfice de l'entreprise et de ses besoins financiers futurs. Il est fixé par l'assemblée générale des actionnaires sur proposition du conseil d'administration.

L'annonce qui vient d'être faite n'est donc pas extraordinaire. C'est le fait que la Poste danoise se retire seule, et pas simultanément avec CVC, qui est particulier.

Il était par contre prévu, dans le pacte d'actionnaires initial, que la Poste danoise possède minimum 50 % des actions de La Poste détenues conjointement par le partenaire stratégique jusqu'en 2011. Avec l'opération envisagée, cela ne serait plus le cas. La Poste danoise demande donc l'autorisation des autres actionnaires pour pouvoir l'effectuer. Une réponse sera donnée dès que possible. CVC se désengagera de

sa participation dans la Poste danoise au même moment.

(En néerlandais) D'après un représentant de la poste danoise, l'intérêt pour La Poste belge s'inscrit dans le cadre de la fusion avec la poste suédoise. Les autorités suédoises et danoises participeront à cette fusion et ont fait connaître certains desiderata concernant La Poste belge. La poste danoise souhaite procéder le plus rapidement possible, mais aucun échéancier précis n'a été communiqué.

(En français) Je voudrais aussi souligner qu'au terme de cette opération, la position de l'État belge dans le capital de La Poste restera inchangée.

(En néerlandais) L'État belge ne dispose dans ce cas concret d'aucune possibilité d'acheter lui-même les actions mais leur transfert peut éventuellement être assorti de conditions.

La composition du comité de direction ne sera pas modifiée. Le groupe CVC peut décider lui-même de la composition du conseil d'administration mais, selon mes informations, il serait envisagé de confirmer les administrateurs actuels dans l'exercice de leurs fonctions.

(En français) CVC a déjà confirmé son soutien au plan stratégique 2009-2013. C'est important. Il ne faut donc pas s'attendre à des changements importants pour La Poste. De manière plus large, ce plan stratégique doit lui assurer un avenir dans un marché libéralisé, avec un service universel à un coût maîtrisé en mettant en place les transformations nécessaires de manière socialement responsable. Sa mise en place se fait avec les représentants des travailleurs et sans licenciements secs.

Je suis conscient des efforts des travailleurs, mais je pense que ce plan est la meilleure garantie pour l'avenir de l'entreprise et du service aux citoyens.

Les investissements futurs se situeront, eux aussi, dans la continuité du plan stratégique actuel. L'investissement envisagé dans la Poste grecque est à placer dans le contexte de diminution structurelle des volumes et de libéralisation. Il s'agit également de valoriser les compétences acquises dans d'autres marchés.

La préparation de la libéralisation et la solidité du plan font qu'il n'est pas indispensable actuellement de rechercher un autre partenaire. Mais une opportunité serait examinée sérieusement.

L'opération dont il est question n'aura pas d'impact sur la libéralisation. Elle n'aura pas non plus d'impact sur le service universel ou les missions de service public. Ces matières restent des prérogatives exclusives de l'État.

13.09 Patrick De Groote (N-VA) : D'une entreprise en difficulté, La Poste s'est effectivement muée en une entreprise rentable en l'espace de deux ans. En cas de reprise éventuelle, seuls les bénéfices risquent encore de compter. Il est important que le comité de direction et peut-être aussi le conseil d'administration restent inchangés. Il faut se féliciter de ce que CVC soutiendra le plan stratégique, car nous devons donner une chance à ce plan.

13.10 Jean-Luc Crucke (MR) : Cette initiative n'est pas reprise comme telle dans le pacte d'actionnaires. Elle n'avait pas été envisagée à l'époque. Nous sommes plutôt en position de force. Nous ne devons pas considérer cette demande comme pouvant affaiblir La Poste. Vous semblez également dire qu'il n'y aura pas de changement direct, ni d'impact substantiel sur La Poste. La seule question à laquelle vous n'avez pas répondu, c'est quand vous prendrez votre décision.

13.11 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Nous sommes à un moment important pour La Poste et ses travailleurs. Vous avez présenté les merveilles apportées par l'ouverture de La Poste aux capitaux privés. La Poste était en difficulté avant l'arrivée de ces capitaux, mais elle l'est toujours. S'il y a des boni aujourd'hui, c'est au détriment des conditions de travail et du service public.

Le bénéfice encaissé, dividendes compris, par la Poste danoise approche 200 millions d'euros pour trois ans et demi. Elle a fait une bonne affaire !

Ce qui est important, c'est que le gouvernement belge doit donc donner son autorisation pour cette revente.

Nous devons nous demander si nous ne devons pas poser le même choix que la Poste danoise, à savoir retrouver la maîtrise, sortir de la logique de profit pour réinvestir dans le service public et le respect des travailleurs.

Il me semble que nous avons un droit de préemption sur ces 25 % d'actions. Nous devrions envisager de l'exercer pour reprendre le dossier en mains en gardant les aspects positifs de ce partenariat.

13.12 David Lavaux (cdH) : Cet accrochage avec la Poste danoise a permis certaines évolutions. Tout ne se fait pas au détriment du personnel et, quelquefois, il collabore pour améliorer le service.

13.13 David Geerts (sp.a) : La Poste belge a en effet déjà parcouru un long chemin. Le personnel a consenti des efforts considérables et a subi de nombreux changements. Il était effectivement inquiet des conséquences de la transition opérée d'un actionnaire industriel vers un holding financier. Il est toutefois positif que le contrat de gestion 2013 reste inchangé et qu'il n'existe pas de droit de préemption sur les actions.

13.14 Ine Somers (Open Vld) : Le gouvernement ne peut manifestement pas acheter lui-même les actions. À quelles conditions compte-t-on subordonner la vente des actions et quand disposera-t-on de plus de précisions à ce sujet ?

13.15 Roel Deseyn (CD&V) : Je souhaite envisager la situation dans le cadre de la crise financière actuelle. Lorsque l'État est sollicité en vue d'un apport de capital, y compris en faveur d'entreprises publiques, et lorsque ces entreprises deviennent des projets d'investissement intéressants en matière de capital à risque, nous devons veiller à ce qu'elles soient prêtes à supporter le risque. Nous ne pouvons accepter qu'il y ait, d'une part, des participations bénéficiaires garanties pour du capital spéculatif et que, d'autre part, on compte sur les pouvoirs publics pour financer les risques et les catastrophes héritées du passé.

13.16 François Bellot (MR) : Dans trois semaines, nous nous rendrons en Suède. J'espère que nous aurons l'occasion d'interroger nos homologues sur les questions liées aux services postaux.

Pour l'avenir, nous serons attentifs au devenir de La Poste et à la vision qu'elle devra désormais construire seule.

13.17 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Nous assistons à présent à la situation inverse. Nous avons un partenaire et des résultats positifs s'en sont suivis. La Poste a appris à utiliser des techniques modernes. Des voix critiques s'élèvent aujourd'hui, selon lesquelles trop d'argent aurait été empoché. Or il s'agit d'une réussite sur toute la ligne : grâce aux efforts énormes consentis par les travailleurs, La Poste a réussi à passer du statut d'entreprise publique à problèmes à celui d'une entreprise qui possède le savoir-faire requis pour poursuivre seule. Si nous consentions au départ du partenaire danois – la décision sur ce point n'est pas encore prise – un accord de coopération subsisterait entre les deux entreprises, ce qui est très important pour l'échange de savoir-faire.

(*En français*) Puisque cela n'a pas été prévu dans l'accord, avec un « non » du gouvernement, on retomberait dans la logique des droits des actionnaires qui, depuis le 1^{er} janvier 2009, peuvent demander de procéder à la vente de 25 % et qui en 2011 pourront se désengager de la totalité.

Nous bénéficions d'une certaine position de force, mais nous nous trouvons face à un pays membre de l'Union européenne avec lequel nous entretenons des relations plutôt constructives. Celui-ci nous invite à nous mettre d'accord sur un désengagement qui était inscrit dans les astres.

(En néerlandais) Si le groupe CVC annonce vouloir vendre à un tiers, il en résulte un droit de préemption, ce qui n'est toutefois pas le cas actuellement.

(En français) Je confirme à nouveau que la satisfaction des employés est en augmentation.

(En néerlandais) Il n'y a donc aucune incidence sur la stratégie. Si nous répondons à cette demande, CVC devra maintenir le cap stratégique clairement défini.

13.18 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Monsieur le ministre, ni votre parti, ni le mien, n'étaient au gouvernement au moment où cet accord est intervenu.

Quel fut le prix, social et budgétaire, de cet arrangement ? Quelle a été l'évolution de la qualité de l'emploi dans ce service public ? N'aurait-on pu imaginer un vrai partenariat industriel, qui ne soit pas un arrangement financier au bénéfice des investisseurs ?

Le gouvernement actuel a la responsabilité de changer le cours des choses, tout comme le PS, le MR et leurs collègues néerlandophones, qui étaient au gouvernement à l'époque, sont responsables de la revente de la moitié de La Poste pour 300 millions d'euros en 2005 !

13.19 François Bellot (MR) : Je voudrais dire à M. Gilkinet qu'entre-temps, le groupe Écolo a participé au gouvernement fédéral sans remettre en question le partenariat !

13.20 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : C'était avant, sous le gouvernement arc-en-ciel, qui a gouverné jusqu'en 2003.

13.21 François Bellot (MR) : En quelle année ont été entreprises les négociations avec le Danemark ?

13.22 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Sous le gouvernement violet, en 2005, quand quatre députés écolos siégeaient.

13.23 François Bellot (MR) : En quelle année ont démarré les négociations ?

13.24 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Je ne le sais pas, mais elles ont été conclues en 2005.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation annuelle des tarifs à la SNCB" (n° 10748)

- M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation annuelle des tarifs de la SNCB" (n° 10759)

- M. Willem-Frederik Schiltz au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la hausse des tarifs de la SNCB et la ponctualité des trains sur la ligne Anvers-Bruxelles" (n° 10774)

- M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation des tarifs du train" (n° 10787)

- M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation des tarifs en date du 1^{er} février 2009" (n° 10794)

- M. Olivier Destrebecq au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'augmentation des tarifs de la SNCB" (n° 10874)

14.01 Camille Dieu (PS) : Comme chaque année, la SNCB a modifié ses tarifs à la hausse. Depuis le 1^{er} février, date de l'application des nouveaux tarifs, de nombreuses voix se font entendre, depuis les simples navetteurs jusqu'aux associations qui militent pour un transport en commun accessible à tous.

Comment peut-on plaider pour une utilisation accrue des transports en commun si en même temps on rend cette utilisation plus difficile par l'augmentation du prix du transport ? Comment expliquez-vous ces augmentations ?

Comment la SNCB calcule-t-elle pour augmenter le tarif de ses produits, notamment ceux à tarifs préférentiels, conçus pour un public supposé disposer de peu d'argent (seniors ou jeunes) ?

En décembre dernier, Mme Vervotte avait indiqué qu'elle souhaitait un geste de la SNCB quant aux restrictions horaires propres aux seniors. Où en est-on dans ce dossier ?

Enfin, ces augmentations annuelles ne témoignent-elles pas d'une nécessité de mieux encadrer la possibilité pour la SNCB de modifier ses tarifs ?

14.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Les billets de train sont 6 % plus chers depuis ce 2 février. Cela provoque de nombreuses réactions des navetteurs et usagers du train, risquant de les éloigner de ce mode de transport convivial et écologique. C'est principalement le cas pour les aînés et les jeunes. Cette forte augmentation est à contretemps des enjeux sociaux et environnementaux.

Ne craignez-vous pas que de telles hausses de tarifs provoquent un retour à la voiture, plus polluante et socialement plus coûteuse ? Après une augmentation cumulée de 21 % en moyenne du prix des billets depuis 2004, ne peut-on freiner cette hausse et revoir le mode de calcul des augmentations annuelles de prix ?

Ne serait-il pas utile de réserver un traitement préférentiel pour certains publics (jeunes, aînés, groupes) ? Pouvez-vous, pour les jeunes et les aînés, envisager un assouplissement des conditions d'utilisation des formules *pass* ?

14.03 David Geerts (sp.a) : Je me réjouis de constater que l'inéquité de l'augmentation tarifaire est de plus en plus remise en question. J'ai déjà eu souvent l'occasion de dire que l'augmentation des tarifs du Go-Pass et du billet seniors est totalement disproportionnée.

La recette que cette augmentation tarifaire était censée produire avait été estimée à l'époque à 30 millions d'euros. Quels sont les chiffres de vente respectifs du billet seniors et du Go-Pass, et quelle proportion du supplément de recettes engrangées en 2009 ces chiffres représentent-ils ?

14.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : L'expérience que j'ai pu acquérir lors de mon passage à la STIB fait de moi, en quelque sorte, un expert chevronné de cette matière. Plusieurs sondages ont montré que nos concitoyens adoptent les transports en commun pour de multiples raisons. Toutefois, le motif le plus évident est la qualité du service offert par ces transports, le prix du billet n'arrivant qu'en quatrième position.

Or, pour assurer le bon fonctionnement d'une société de transports en commun et faire en sorte qu'elle offre un service de qualité, il est indispensable de disposer de certaines ressources, même si celles-ci ne doivent bien sûr pas toutes provenir nécessairement de la vente des billets. Si l'État veut offrir aux usagers un service de grande qualité et veiller à ce que le prix des billets reste à la portée de toutes les bourses, il doit octroyer aux sociétés concernées de solides dotations. À force de rogner sur la dotation de l'État et de réduire le prix facturé aux usagers, on risque tôt ou tard de nuire à la qualité du service dont ils bénéficient aujourd'hui.

(*En français*) Comme m'on prédécesseur l'a déjà dit en plénière le 13 novembre 2008 et en commission de l'Infrastructure le 15 décembre 2008 (voir *Compte rendu analytique* 52 PLEN 60, p. 14-16 et 52 COM 396, p. 17), la SNCB modifie annuellement ses tarifs en fonction de règles stipulées dans le contrat de gestion. Trois éléments déterminent cette modification : l'évolution de l'indice santé, celle des prix énergétiques et les résultats en matière de ponctualité. La période de référence va de juillet 2007 à juin 2008.

L'année passée, l'évolution de l'indice santé a été exceptionnelle en termes de croissance. Mais pour l'année qui vient, il devrait retomber à des niveaux nettement inférieurs. La SNCB a dépassé les objectifs de ponctualité et les coûts d'énergie ont augmenté de 40 %. C'est ce qui explique l'importante augmentation tarifaire.

(En néerlandais) La hausse des tarifs à la SNCB ne tient pas compte des prévisions en matière d'inflation pour l'avenir mais de celles de l'année dernière.

(En français) On regarde l'inflation du passé. En fait, la SNCB se livre chaque année à un exercice de rattrapage. Ce n'est pas une bonne idée de rendre le calcul des tarifs plus restrictif car l'indice santé aura un impact favorable dans un avenir proche.

(En néerlandais) Ces hausses tarifaires sont-elles conciliables avec les objectifs de croissance ? L'augmentation annuelle du nombre de voyageurs transportés par la SNCB montre que le produit répond à une demande. Même après les récentes adaptations, les tarifs restent nettement plus avantageux que dans d'autres pays ainsi que par rapport au prix de revient de la voiture dans le cadre d'une utilisation quotidienne. Il va de soi que nous attendons de la part de la SNCB qu'elle utilise ces recettes supplémentaires pour la mise en oeuvre de services de qualité.

Les billets senior et les Go Pass représentent chacun environ 6 % du total des recettes de 2008. La part de ces produits dans les recettes supplémentaires de 2009 étant estimée à respectivement 6,8 et 8 %, l'incidence reste dès lors modeste par rapport à celle, notablement plus importante, prévue notamment sur les abonnements et sur les billets ordinaires.

(En français) Les produits Go Pass et le billet senior augmentent plus que le pourcentage moyen, puisqu'il s'agit d'un prix arrondi. Le tarif senior passe de 4 à 5 euros pour un voyage aller-retour le même jour, quelle que soit la distance. Par contre, le senior continue à voyager au tarif le plus avantageux, en ne payant que 2,5 euros par trajet et le prix de ce produit n'a plus augmenté depuis le 1^{er} février 2006. Ce montant correspond au prix plein pour 14 kilomètres. La distance moyenne parcourue avec un billet senior est de 89 km. Ce tarif avantageux est destiné à un public qui peut voyager pendant les heures creuses, quand un bon service peut être garanti.

Il est vrai que mon prédécesseur a demandé à la SNCB de réduire la période pendant laquelle l'utilisation du billet senior n'est pas autorisée. J'en discuterai avec la SNCB. Le prix du Go Pass passe à 50 euros, mais il reste avantageux pour les jeunes, surtout pour les plus longues distances. En 5 ans, le prix du Go Pass n'a pas augmenté plus que celui d'autres produits.

Actuellement, les groupes bénéficient d'une réduction de 70 % sur leur voyage. Pour les voyages en groupe, une réservation est requise pour des raisons pratiques.

14.05 Camille Dieu (PS) : Je vous l'accorde, il y a plusieurs critères à prendre en compte pour l'utilisation du transport en commun. Vous citez la qualité, je pourrais aussi dire la propreté, etc. Mais quand on n'a pas le choix du transport, le prix est un facteur important.

Avec la crise, il faut parler du prix des abonnements étudiants. La Région wallonne a pris une mesure qui rend gratuit le billet des bus TEC jusque douze ans et réduit de moitié le prix de l'abonnement pour les 12-18 ans.

Je comprends qu'il faille tenir compte du prix de l'énergie. Mais l'augmentation importante du prix de l'essence et du mazout n'entre pas en compte pour l'indexation automatique des salaires !

Concernant les billets seniors, la limitation aux heures creuses pose problème. À peine arrivé à la mer, un senior habitant Saint-Ghislain doit repartir pour rester dans les heures creuses. J'ai remis en son temps un dossier au ministre Vande Lanotte où je dénonçais ce genre de choses. C'est un avantage pour les seniors dont on se prévaut beaucoup, mais qui est surfait.

Quant à augmenter la dotation pour maintenir la qualité, rediscutons-en !

14.06 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!) : Cette augmentation du billet est un mauvais signal.

Il y a ceux qui sont obligés de prendre le train et ceux qui font le choix d'un mode de transport convivial et respectueux de l'environnement. Si on prend les chiffres de 2004 à 2009, le billet a plus augmenté que l'inflation ! L'inflation est à 11,36 % depuis 2004 et le billet a augmenté en moyenne de 20,94 %. Les recettes voyageurs de 2004 à 2007 ont, elles, augmenté de 36 %.

Il faut encourager plus de citoyens à prendre le train. Vous dites que vous allez négocier avec la SNCB. Il faut éviter de telles hausses de tarifs.

Pour les aînés et les jeunes, les tarifs spéciaux sont assortis de contraintes horaires trop strictes. Il faut aussi penser aux périodes de vacances et aux week-ends. Je vous invite à faire œuvre de créativité en la matière.

14.07 David Geerts (sp.a) : La hauteur de la dotation est un choix politique qui présuppose la prise en considération d'autres aspects revêtant une pertinence sociale. Le billet seniors s'inscrivait dans une sorte de plan de relance de l'activité horeca au littoral. En outre, il s'agit aussi d'une initiative importante dans la mesure où elle permet aux usagers du troisième âge de sortir de leur isolement. Pour ce qui est des heures d'utilisation de ce billet seniors, je pense toutefois qu'il convient de reconsidérer certaines restrictions.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 10784 de M. Logghe est reportée.

15 Question de M. Bruno Stevenheydens au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le déménagement du centre de tri de Zele à Lokeren" (n° 10803)

15.01 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Le déménagement du centre de tri de Zele à Lokeren, prévu fin juin, désavantagera les facteurs résidant à Zele et qui se rendent presque tous au travail à bicyclette.

Ce déménagement était-il inéluctable ? Est-il exact qu'il constitue un test avant la mise en œuvre d'autres réformes ? A-t-on consulté l'administration communale de Zele, qui a aménagé un parc de stationnement il y a quelques années seulement ? Quel est le coût des travaux nécessaires en vue d'adapter le bureau de poste de Lokeren à ce volume de travail supplémentaire ? Combien de centres de tri postal existe-t-il actuellement ? Quels sont les projets de La Poste en matière de centralisation ?

15.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Le déménagement du centre de tri de Zele intervient à la suite d'une recommandation formulée par le service de prévention interne de La Poste, ce dernier ne pouvant garantir suffisamment la sécurité des opérations de chargement et déchargement à Zele. Par ailleurs, ce transfert s'inscrit dans le cadre de la réorganisation de la division Mail.

De 2009 à 2013, les cinq cents bureaux de distribution devront être transformés en 128 plates-formes opérationnelles et 1.500 dépôts. Certains bureaux de distribution seront dès lors fusionnés. Ces changements n'auront aucune incidence sur le service aux guichets, ni sur la distribution du courrier. Le service public ne sera pas compromis. La réorganisation fait l'objet d'une vaste concertation avec les partenaires sociaux. Elle se déroulera sans licenciements secs et est actuellement en pleine préparation. Je ne puis dès lors répondre aux questions relatives à la mise en œuvre au niveau local. Dès que la réorganisation se concrétisera, les administrations communales concernées seront informées.

15.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang) : Des contacts ont-ils été établis avec l'administration

communale de Zele ?

15.04 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je puis me renseigner à ce sujet. La réorganisation résulte de nécessités internes. La concertation avec les administrations locales peut porter sur l'utilisation de biens immeubles, etc., mais n'a guère d'incidence sur la réorganisation proprement dite.

L'incident est clos.

16 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une alternative pour le transport de marchandises sur la ligne ferroviaire 50A" (n° 10806)

16.01 Patrick De Groote (N-VA) : Une source anonyme mais importante au sein de la SNCB rapporte dans le quotidien *Het Laatste Nieuws* que l'idée d'une ligne ferroviaire entre Heist et Eeklo a été envisagée un certain temps comme solution de rechange pour le transport de marchandises sur la ligne 50A mais qu'elle n'a finalement pas abouti à l'élaboration d'un plan concret. Pourquoi cette possibilité n'a-t-elle pas été exploitée ? Quelle aurait été l'augmentation de capacité engendrée par cette ligne ?

16.02 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Infrabel n'a connaissance d'aucun projet pour une nouvelle ligne ferroviaire entre Heist et Eeklo. S'agit-il peut-être de la ligne portuaire de marchandises 77 ou de l'ancienne ligne Eeklo-Bruges ?

Les troisième et quatrième voies entre Gand et Bruges sont non seulement nécessaires pour le transport de marchandises mais doivent également permettre d'augmenter la capacité de transport des voyageurs. La proposition de M. De Groote n'offre aucune solution pour le transport des voyageurs.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 10817 de M. Perpète est reportée.

17 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'introduction d'un billet de transport en commun uniformisé" (n° 10826)

- **M. David Lavaux** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le rôle de la SNCB dans le retard dans la mise en place d'un ticket unique" (n° 10839)

- **M. Michel Doomst** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "une collaboration entre la SNCB et d'autres sociétés de transport public en vue de l'instauration d'un billet commun" (n° 10851)

- **M. Patrick De Groote** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le système de billet commun aux quatre sociétés de transport public" (n° 10854)

- **Mme Camille Dieu** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le blocage du ticket uniformisé" (n° 10857)

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le ticket uniformisé pour les transports en commun" (n° 10866)

- **M. Jean-Luc Crucke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le ticket uniformisé" (n° 10867)

- **Mme Valérie De Bue** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'instauration d'un titre de transport unique sur les réseaux STIB, De Lijn, SNCB et TEC" (n° 10935)

- **M. David Geerts** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "l'interopérabilité pour les billets" (n° 11028)

- **de M. Jef Van den Bergh** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "le billet électronique" (n° 11135)

17.01 David Lavaux (cdH) : Monsieur le ministre, confirmez-vous le manque de volonté politique dans le chef de la SNCB concernant la mise en place du ticket uniformisé pour tous les transports en commun ? Quel est l'état d'avancement de ce ticket unique ? Pour quelles raisons le projet de coopération entre les sociétés de transport n'est-il pas encore signé par la SNCB ?

17.02 Patrick De Groote (N-VA) : La ministre flamande de la Mobilité a rejeté sur la SNCB-Holding la faute du retard qui s'est accumulé sur le plan de la mise en place d'une billetterie commune.

Combien les sociétés de transport en commun ont-elles investi dans ce projet collectif ? Le porte-parole de la SNCB a déclaré que d'ici l'été, un billet combiné valable sur le réseau SNCB et sur le réseau d'une des trois sociétés régionales de transport en commun serait instauré. Le ministre le confirme-t-il ? S'agit-il de la carte Ubigo ? Suivant quelles modalités la SNCB envisage-t-elle de se concerter à ce sujet avec les autres sociétés de transport en commun ?

17.03 Camille Dieu (PS) : Nous avons aussi relevé que la ministre flamande de la Mobilité, Mme Van Brempt, a accusé la SNCB de manquer de volonté par rapport à ce projet de coopération avec les sociétés régionales de transport. M. Goovaerts, porte-parole de la SNCB, a expliqué que la SNCB travaillait en fonction du contrat de gestion et voulait la mise au point d'un système de tickets intégré. Où en est-on par rapport à ce projet ? La SNCB a-t-elle réalisé une nouvelle étude ? Si oui, cette étude est-elle à l'origine du retard qu'on peut constater ? La SNCB souhaite-t-elle trouver une autre technique que celle de Mobib afin de préserver l'anonymat des usagers ? Quel est le coût de la mise en œuvre de ce projet ?

17.04 Jean-Luc Crucke (MR) : Selon Mme Van Brempt, la SNCB bloquerait l'introduction d'un ticket uniformisé et il y aurait une absence de volonté politique pour résoudre le problème. Avez-vous déjà évoqué le sujet avec l'intéressée ? Je vois à votre réaction que c'est vous qui avez pris contact. Quel est l'état des négociations ou en tout cas de vos discussions ? S'il y a blocage, où se situe-t-il actuellement ? Quelles en sont les raisons ?

Quelles sont les initiatives que vous comptez prendre pour que ce blocage saute et qu'on puisse avoir le plus rapidement possible un ticket uniformisé ?

17.05 David Geerts (sp.a) : Fin mai 2006, les ministres régionaux des Transports et le secrétaire d'État fédéral en fonction à l'époque avaient conclu un protocole d'accord aux termes duquel les parties s'engageaient à essayer de concevoir un billet valable sur le réseau de la SNCB aussi bien que sur le réseau des sociétés régionales de transport en commun. Un groupe de travail dirigé par Syntigo, une filiale de la SNCB, a été créé et chargé de mettre au point une interopérabilité pour les billets. En 2008, la SNCB a demandé à IBM Consulting de consacrer une étude au coût de cette « smartcard » (carte intelligente), à sa mise en service et à sa structure organisationnelle. Par la suite, la SNCB s'est désintéressée du projet Ubigo. Le 3 novembre 2008, la ministre a répondu en commission que le débat de fond porte sur les finances et les effets de retour financier de ce projet, ajoutant qu'elle commanderait une étude à la SNCB.

Que pense le ministre actuel de l'interopérabilité des billets ? À quel résultat a abouti l'étude annoncée en novembre 2008 par la ministre Vervotte ?

17.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : L'objectif consiste à permettre à chaque utilisateur d'accéder à toute forme de transport public au moyen d'une seule carte. Aux Pays-Bas, on a instauré précipitamment "l'OV-ticket", mais le système s'est révélé ne pas être sans faille. Il convient donc de réfléchir rationnellement à la meilleure solution.

De l'objectif fixé en 2006 – développer un ticket à partir des quatre sociétés de transport – on a progressivement évolué vers une situation consistant à parvenir à une technologie commune par le biais d'accords et à tendre vers une interopérabilité des cartes auprès des différentes sociétés.

Les premières étapes concrètes seront franchies avec la STIB, étant donné que près d'un quart des abonnements SNCB vers Bruxelles sont des abonnements combinés avec la STIB. Il est logique de commencer par instaurer un ticket unique avec cette société de transport. On examinera ensuite si d'autres sociétés peuvent se joindre à l'initiative. La SNCB souhaite déjà réaliser ce projet pour 2010.

Quelles démarches la SNCB a-t-elle déjà entreprises en vue de l'instauration d'un ticket uniforme ? Quel est

l'état d'avancement du projet ? Qu'en est-il de la planification ultérieure ? Quel est le calendrier pour les autres sociétés ? La société De Lijn est-elle totalement prête ? Certains obstacles technologiques doivent-ils encore être surmontés préalablement à l'instauration du ticket uniforme ?

17.07 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Le 31 mai 2006, tous les ministres en charge des transports publics ont signé, avec la participation des sociétés des transports, un protocole pour l'instauration d'une carte unique. Lors du Comité de concertation du 30 mars 2007, tous les gouvernements ont approuvé les lignes directrices d'un rapport consacré à la réalisation de cet objectif.

Il convient de bien faire la différence entre la technologie qui doit permettre aux sociétés des transports de participer au système de billet unique et les efforts qui sont consentis pour rendre cette technologie opérationnelle auprès de chaque société des transports.

(*En français*) L'intention a toujours été d'introduire un support unique pour les titres de transport, mais chacun à son rythme, avec une plate-forme garantissant compatibilité et coordination et chacun selon ses tarifs. Il n'a donc jamais été question d'un big-bang permettant d'avoir un jour une carte unique.

(*En néerlandais*) L'objectif consiste en tout état de cause à développer une technologie existante et à veiller à ce que chacun des opérateurs utilise la même.

(*En français*) C'est la STIB qui, en 2002-2003, a décidé d'avancer avec la technologie Calypso. Aujourd'hui, la SNCB et les trois opérateurs régionaux semblent s'être mis d'accord sur cette technologie, avec peut-être quelques adaptations.

(*En néerlandais*) Cette technologie doit reposer sur une structure de gestion. Une proposition d'accord porte dès lors actuellement tant sur la technologie que sur l'aspect de la gestion. Tout me porte à croire que la SNCB finira par signer la partie concernant la question de savoir comment sa filiale Syntigo assurera la gestion de la technologie. J'ai demandé à la SNCB de m'informer des obstacles qui persistent afin d'aboutir le plus tôt possible à un consensus.

(*En français*) J'ai constaté avec ma collègue flamande que nous étions plutôt d'accord sur le maintien de la technologie développée initialement à Bruxelles comme plate-forme commune pour l'ensemble des opérateurs et sur la recherche d'un accord pour la gestion de cette technologie, mais chaque entreprise devra la mettre en place à un coût pas nécessairement moins élevé. La STIB a été précurseur parce que son matériel d'oblitération était devenu obsolète. Les autres opérateurs le feront à leur rythme, mais avec un langage permettant des systèmes compatibles.

La SNCB réalise son étude en collaboration avec la STIB. C'est bien la preuve que la SNCB ne bloque pas l'exécution d'un accord.

Quant aux coûts, je ne puis répondre actuellement. Cependant, la majorité des coûts engendrés par l'introduction du ticket unique ne vient pas du développement de la technologie mais plutôt de sa mise en œuvre.

(*En néerlandais*) J'ai fait savoir à la direction de la SNCB qu'il convenait d'atteindre un accord le plus rapidement possible à propos de la structure de gestion. L'entretien avec ma collègue flamande s'est révélé positif et il n'est donc certainement pas question de blocages. Chaque opérateur progresse toutefois à son propre rythme. Pour la SNCB, l'opérationnalisation nécessitera des budgets importants. C'est pourquoi il importe de pouvoir déjà commencer, dans un premier temps, avec la société la plus avancée, à savoir la STIB.

17.08 David Lavaux (cdH) : Nous pouvons déjà nous réjouir de parler la même langue informatique. On peut aussi remarquer que les rythmes sont différents : la SNCB est beaucoup plus lente. J'espère que la SNCB aura les moyens budgétaires suffisants à disposition et qu'elle les mettra rapidement en œuvre.

17.09 Patrick De Groote (N-VA) : Au début, je croyais que c'était la SNCB qui était à l'origine du blocage du projet Ubigo mais le ministre m'a convaincu que la SNCB prête réellement son concours à la mise au point de cette technologie. Il est effectivement nécessaire que les différentes sociétés de transport en commun

accordent rapidement leurs violons en ce qui concerne la structure de gestion de ce projet. Une introduction graduelle d'Ubigo est peut-être une bonne stratégie mais l'objectif que nous devons atteindre in fine est d'offrir à nos usagers la possibilité d'utiliser un billet uniformisé, commun à toutes les sociétés de transport public.

17.10 Jean-Luc Crucke (MR) : Le protocole a été signé en 2006. Il devrait être possible d'avancer plus rapidement !

Monsieur le Ministre, vous n'avez pas répondu à ma question relative à la Région wallonne : où en est la concordance logistique, technique ?

17.11 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Aujourd'hui, la STIB et la SNCB disposent d'une expérience vécue avec succès de l'utilisation de cette carte unique. Les quatre opérateurs en conviennent : en ce qui concerne le développement de la technologie, il est préférable de choisir ce qui a été développé à Bruxelles avec Calypso, en apportant d'éventuelles modifications, et, sous la houlette de Syntigo, de s'accorder sur cette technologie.

Il est vrai que, pour ce qui concerne un élément de la technologie, il manque encore la signature de la SNCB. Mais affirmer que la SNCB bloque le processus ne serait qu'interprétation.

(*En néerlandais*) Pour le surplus, je ne souhaite pas me prononcer sur les autres entreprises.

17.12 Jean-Luc Crucke (MR) : Monsieur le ministre, en suivant votre raisonnement, on renvoie la balle au niveau des Régions.

17.13 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Dès le début, il a été dit qu'il fallait réaliser un accord entre les quatre opérateurs quant à la technologie à adopter, chacun devant, ensuite, adopter le rythme qui correspond à l'espérance de vie de son système. C'est un hasard historique si le système venu à échéance a été remplacé par un système qui est aujourd'hui en train de devenir le modèle. Je ne pense donc pas qu'il faille donner de mauvais ou de bons points. Au niveau fédéral, il faudra avancer à un rythme convenable en termes d'opérationnalisation au niveau de la SNCB.

Il existe déjà un projet auquel est associée Bruxelles avec la STIB.

Le **président** : Vous avez été à la manœuvre quand vous étiez directeur général adjoint de la STIB !

17.14 Steven Vanackere, ministre (*en français*) : Heureusement !

17.15 David Geerts (sp.a) : La discussion ne porte pas sur l'impact technique, mais sur les coûts financiers pour la SNCB. La ministre Vervotte aurait commandé une étude à ce sujet. Dispose-t-on déjà des résultats de cette étude ?

17.16 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai moi-même appris que récemment que Mme Vervotte aurait commandé une étude en novembre 2008 sur la possibilité d'une instauration phasée à la SNCB, mais je ne dispose pas des résultats de cette étude. J'ai toutefois déjà interpellé les intéressés à ce sujet.

17.17 David Geerts (sp.a) : En définitive, ce qui est précisément au cœur de ce débat, c'est la question de savoir quels moyens pourront être dégagés au sein de la SNCB durant les différentes phases de la mise en service d'Ubigo. Cette question revêt plus d'importance que celle qui concerne les aspects techniques du projet.

17.18 Steven Vanackere, ministre (*en néerlandais*) : Pour l'instant, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question mais j'y reviendrai.

17.19 Jef Van den Bergh (CD&V) : L'essentiel est qu'il y ait accord sur la technique et que le projet soit mis en oeuvre pour fin 2010 ou début 2011. Question pratique à ce sujet : la SNCB sera-t-elle en mesure à ce moment-là de lire les cartes ? Il est bon que le ministre soit directement entré en contact avec le ministre flamand. Les déclarations en question ont été faites lors d'une audition difficile avec la Cour des comptes sur les budgets de De Lijn et il est donc possible qu'elles devaient servir de paratonnerre. Il faut espérer que le malentendu se soit à présent dissipé.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 29.