



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

21-10-2002

16:00 uur

lundi

21-10-2002

16:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
 - mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
 over "de gevolgen van het GEN voor de inwoners
 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest"²
 (nr. 7989)
 - mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
 over "de financiering van het GEN" (nr. 7990)
 - mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
 over "de stand van zaken van het Gewestelijk
 Expressnet rond Brussel" (nr. A092)

Sprekers: **Karine Lalieux, Simonne Creyf, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Vraag van de heer Willy Cortois aan de vice- 9
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de hinder tengevolge van de
 aanpassingswerken aan de HST-verbinding
 Brussel-Antwerpen-Amsterdam" (nr. 8500)
Sprekers: **Willy Cortois, Isabelle Durant**, vice-
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer

- Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de 11
 vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "de financiële situatie van de NMBS"
 (nr. 8534)
Sprekers: **Francis Van den Eynde, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
 - Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre 1
 et ministre de la Mobilité et des Transports sur
 "les conséquences du RER pour les habitants
 de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 7989)
 - Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre 1
 et ministre de la Mobilité et des Transports sur
 "le financement du RER" (n° 7990)
 - Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre 1
 et ministre de la Mobilité et des Transports sur
 "l'état d'avancement du projet de réalisation d'un
 Réseau Express Régional autour de Bruxelles"
 (n° A092)
Orateurs: **Karine Lalieux, Simonne Creyf, Isabelle Durant**, vice-première ministre et
 ministre de la Mobilité et des Transports

- Question de M. Willy Cortois à la vice-première 9
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "les nuisances causées par les
 travaux d'adaptation de la ligne à grande vitesse
 Bruxelles-Anvers-Amsterdam" (n° 8500)
Orateurs: **Willy Cortois, Isabelle Durant**, vice-
 première ministre et ministre de la Mobilité et
 des Transports

- Question de M. Francis Van den Eynde à la vice- 11
 première ministre et ministre de la Mobilité et
 des Transports sur "la situation financière de la
 SNCB" (n° 8534)
Orateurs: **Francis Van den Eynde, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-première
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 21 OKTOBER 2002

16:00 uur

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

du

LUNDI 21 OCTOBRE 2002

16:00 heures

De vergadering wordt geopend om 16.04 uur door de heer Willy Cortois, voorzitter.
La séance est ouverte à 16.04 heures par M. Willy Cortois, président.

01 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences du RER pour les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 7989)
- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement du RER" (n° 7990)
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement du projet de réalisation d'un Réseau Express Régional autour de Bruxelles" (n° A092)

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van het GEN voor de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest"² (nr. 7989)
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiering van het GEN" (nr. 7990)
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken van het Gewestelijk Expressnet rond Brussel" (nr. A092)

01.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le climat qui entoure la SNCB a retrouvé aujourd'hui une certaine sérénité qui doit nous permettre enfin – si l'on peut dire – de reprendre nos travaux et de revenir à certaines priorités. Je pense plus précisément au RER qui est au centre des débats depuis quelques années et qui était apparu comme le grand chantier de cette législature.

Le RER est l'objet de tous les espoirs – vous le savez très bien, madame la ministre – pour de nombreux Bruxellois, dont nous sommes, car ils pourraient utiliser toute la journée et en soirée ce moyen de transport, qui serait évidemment le plus rapide de tous, mais cela permettrait aussi aux Bruxellois de voir leur ville décongestionnée et de voir diminuer les embouteillages de plus en plus pénibles en Région bruxelloise.

Force est de constater que ces espoirs ont surtout été alimentés par de nombreuses déclarations – d'ailleurs, la presse en ce début de mois de septembre a été nombreuse et prolixe dans ses déclarations –, qui ne sont pas encore traduites dans les faits. Le RER n'est pas le chantier de cette législature, on pourrait dire qu'il est toujours en chantier. Et encore, cette expression est optimiste puisque les

01.01 Karine Lalieux (PS): Het GEN, waarin talrijke Brusselaars hun laatste hoop hebben gesteld, zal niet tijdens deze zittingsperiode het licht zien. Het loopt alleszins niet glad van stapel – het staat zelfs nog maar sinds kort op stapel. En dan nog: de eerste spade is nog maar net in de grond gestoken, de samenwerkingsakkoorden worden niet uitgevoerd, het GEN-fonds bestaat wel op papier, maar er zit geen geld in, en over de keuze van het rollend materieel wordt gebakkeleid.

Wie is er belast met het opstellen van het bestek voor het GEN, wat moet daarin staan, en wanneer zal het klaar zijn?

Waarom wordt er aen aeld in het

premiers coups de pelle ont à peine été donnés, les accords avec les régions sont signés mais restent encore lettre morte et le Fonds RER est conçu mais pas alimenté. On a été jusqu'à lire dans la presse – mais je vous demanderai des précisions à ce sujet – que le choix du matériel d'exploitation n'était pas encore déterminé car il faisait l'objet de querelles.

Mes premières questions ont trait au cahier de charges du RER, élément central s'il en est de l'état d'avancement du projet. Qui est chargé de rédiger ce cahier de charges? Que doit-il contenir? Où en est sa finalisation?

Ma deuxième volée de questions concerne le financement. En effet, on ne peut parler de projet RER sans parler de son financement. Comment expliquez-vous que le fonds RER ne soit pas encore alimenté? Dans le même ordre d'idée, pouvez-vous nous dire ce qu'il en est des quelques milliards que la financière TGV devait recevoir de l'Etat?

J'en viens maintenant à ma deuxième question qui concerne plus particulièrement les Bruxellois.

Comme je l'ai dit, le RER devrait permettre de désengorger Bruxelles et d'offrir un accès rapide sur une boucle de 40 kilomètres. Ce moyen de transport sera porteur de nombreuses promesses, mais aussi d'un danger potentiel pour la Région bruxelloise dans le sens où il pourrait contribuer à l'exode des Bruxellois vers les banlieues puisqu'il permettrait d'accéder rapidement à la capitale sans devoir se "farcir" la route et ses longs embouteillages.

A partir du moment où l'un des obstacles à l'émigration vers la banlieue bruxelloise est levé, on peut, en effet, craindre que le RER enlève à certains leurs hésitations de transhumance. Je ne suis pas en train de dire qu'il faut abandonner ce projet; au contraire, il faut le valoriser. Mais je voudrais que le RER ne soit pas appréhendé comme allant à l'encontre des intérêts des Bruxellois, mais il doit aussi être conçu pour les habitants de Bruxelles.

Madame la ministre, j'aimerais que vous me rafraîchissiez la mémoire. Quels sont les trajets intra-bruxellois prévus? Quelles sont les gares qui seront réaménagées? Tous les permis de bâtir ont-ils été accordés? Je sais que des problèmes se sont posés au niveau de la Région et des communes bruxelloises.

Où en sont les conflits? Les travaux ont-ils été entamés? Les investissements lourds sont-ils portés par le fédéral? Qu'en est-il de l'exploitation du réseau? Ce point était en négociation entre les régions et la négociation semblait très difficile. En quoi la Région bruxelloise devra-t-elle intervenir?

01.02 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mevrouw Lalieux en ik delen dezelfde zorg en hechten belang aan het GEN. Het GEN is voor Brussel bijzonder belangrijk, zeker om de verkeerschaos te helpen oplossen. Onderzoeken hebben uitgewezen dat mensen die korte afstanden van 15 tot 35 kilometer rond Brussel afleggen veel te weinig het openbaar vervoer gebruiken. Het GEN is bijzonder belangrijk in heel deze problematiek.

Mijn vragen hebben voornamelijk betrekking op de stand van zaken van het GEN. Mevrouw Lalieux heeft gelijk. Over het GEN werd reeds veel gezegd en aangekondigd. Vraag is wat er ondertussen gebeurd is. Kort na het aantreden van deze regering werd medegedeeld dat er tijdens de

GEN-fonds gestopt? Hoe zit het met de enkele miljarden die de HST-Fin van de Staat moet krijgen?

Het GEN kan echter ook gevaren inhouden voor het Brusselse Gewest, in die zin dat het door het aanreiken van een oplossing voor het fileprobleem de stadsvlucht in de hand kan werken. Een en ander mag de belangen van de Brusselaars dus niet schaden. Het GEN moet ook in de stad zelf een transportmiddel zijn voor de Brusselaars.

Welke trajecten zijn er gepland binnen Brussel? Welke stations zullen er worden heringericht? Werden de nodige bouwvergunningen afgegeven? Is men al begonnen met de werken? Zal het Gewest tegemoet moeten komen in de kosten voor de exploitatie van het netwerk?

01.02 Simonne Creyf (CD&V): L'importance du réseau express régional (RER) de Bruxelles dans la problématique de la mobilité ne doit pas être sous-estimée. Des études ont démontré que la plupart des problèmes d'embouteillage à et autour de Bruxelles étaient dus à des déplacements courts de 15 km maximum, vers la ville et au départ de celle-ci.

legislatuur jaarlijks 8 à 8,5 miljard frank zou worden vastgelegd voor de financiering van het nodige rijdend materieel voor het GEN. Deze vastlegging zou gebeuren door de Federale Participatiemaatschappij. Bovendien bepaalt artikel 17 van het samenwerkingsakkoord gesloten tussen de Federale Staat en de Gewesten inzake het investeringsplan van de NMBS, ik citeer: "Een gedeelte van het rollend materieel bestemd voor het GEN moet tegen 2005 beschikbaar zijn".

Mevrouw de minister, ik wens een aantal vragen te stellen en verwacht een concreet antwoord.

Ten eerste, werd in 1999 en de volgende jaren 8,5 miljard per jaar vastgelegd? Is dit gebeurd?

Ten tweede, hoeveel van die schijven zijn ondertussen door de Federale Participatiemaatschappij gereserveerd?

Ten derde, heeft de Federale Participatiemaatschappij die sommen gestort aan de NMBS of in een GEN-fonds?

Ten vierde, heeft de NMBS reeds een bestelling van GEN-materieel geplaatst opdat het in het samenwerkingsakkoord gestelde doel, namelijk de terbeschikkingstelling van dat materiaal in de loop van 2005, gerespecteerd zou kunnen worden? Zo ja, wanneer mogen de eerste stellingen dan verwacht worden? Zo neen, wat zijn de redenen voor het niet plaatsen van de bestelling en wanneer mogen de eerste leveringen van het treinmaterieel dan wel verwacht worden?

Ten vijfde, wat zijn de gevolgen voor het GEN wanneer het nodige treinmaterieel niet tijdig ter beschikking komt?

Ten zesde, wat kunnen de gevolgen voor het verleden jaar gesloten samenwerkingsakkoord zijn indien dit voor het GEN belangrijke artikel niet nageleefd kan worden? Bestaat daardoor het risico niet dat het samenwerkingsakkoord zelf op de helling komt te staan?

Ten zevende, indien de bestelling van GEN-treinen niet meer tijdens deze legislatuur gedaan wordt, blijven de door de Federale Participatiemaatschappij gereserveerde fondsen dan ter beschikking van de NMBS of van het GEN-fonds?

Dat zijn mijn heel precieze vragen waarop ik graag een concreet antwoord krijg, mevrouw de minister.

01.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne les questions plus spécifiquement bruxelloises posées par Mme Lalieux, dont notamment la question à propos des trajets intra-bruxellois et de la possibilité d'utilisation de ceux-ci par les Bruxellois. Effectivement, les trajets intra-bruxellois prévus pour le RER couvrent l'ensemble des lignes irriguant le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, des gares et arrêts desservant la région. J'ai ici une carte que je peux vous remettre et qui permet d'identifier quels sont les trajets en question qui pourront dès lors aussi être valorisés en intra-bruxellois et pas seulement pour ceux qui entrent dans Bruxelles ou ceux qui en sortent.

Les gares seront réaménagées selon les principes suivants:

- toutes les gares et points d'arrêt des trajets RER devront satisfaire aux critères de la norme Revalor+, qui définit hauteur et équipements de quais, accès y compris pour les personnes à mobilité réduite, signalétique et autres. selon un plan de mise en œuvre pour chacune

Peu de temps après son entrée en fonction, le gouvernement a déclaré que la Société de participation fédérale (SPF) engagerait 8 à 8,5 milliards de francs belges dans le financement de matériel roulant pour le RER au cours de la législature. En vertu de l'article 17 de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB, conclu entre l'Etat fédéral et les Régions, une partie du matériel roulant destiné au RER doit être disponible pour 2005.

La SPF a-t-elle procédé à un engagement de 8,5 milliards de francs dès 1999? Combien de tranches équivalentes ont-elles déjà été réservées depuis lors par la SPF? La SPF a-t-elle versé ces sommes à la SNCB ou à un fonds spécifique RER?

La SNCB a-t-elle déjà commandé du matériel pour le RER? Quelles seraient les conséquences pour la SNCB si le matériel nécessaire n'était pas mis à temps à sa disposition? L'accord de coopération ne serait-il pas remis en cause?

Si les rames du RER ne sont pas commandées au cours de cette législature, les fonds réservés par la SPF resteront-ils à la disposition de la SNCB ou du fonds RER?

01.03 Minister **Isabelle Durant**: Voor de trajecten binnen Brussel verwijs ik naar het bijgevoegde plan.

De stations zullen worden heringericht rekening houdend met de norm *Revalor+* en met het tracé van de nieuwe sporen.

De bouwvergunningen en de werkzaamheden bevinden zich in verschillende stadia, naargelang het om grote infrastructuurwerken of om meer beperkte werken gaat.

Ik ben het ermee eens dat we een uittocht van de Brusselaars moeten

de ces gares et points d'arrêt dans Bruxelles;

- plusieurs gares et points d'arrêt seront réaménagés en conséquence des tracés de voies nouvelles, par exemple Haren-Sud, Boitsfort et Schuman.

Des études sont en cours, de telle sorte que la liste des réaménagements n'est pas encore définitivement arrêtée.

Néanmoins, s'il est vrai qu'il y a eu beaucoup de discours et de déclarations sur le RER, il serait faux de dire que rien n'a avancé ou rien n'a commencé.

En termes de permis de bâtir, les travaux sont dans des phases différentes selon les projets et je veux ici les préciser. Pour les grands projets d'infrastructures intéressant le RER, la situation conforme au plan pluriannuel d'investissements approuvé par les gouvernements et par les parlements fédéral et régionaux est la suivante. Les permis de bâtir ont été accordés pour les tracés des lignes entre Forest et l'entrée de Bruxelles-Midi, pour la mise à quatre voies de la ligne 36 vers Louvain c'est-à-dire jusqu'à Haren-Sud en Région de Bruxelles-Capitale, pour le tracé Watermael-Schuman et pour le réaménagement des grandes gares bruxelloises (plusieurs permis de bâtir différents).

D'autres demandes de permis doivent encore être introduites selon le planning ci-dessous:

- au 31 décembre 2002, la mise à quatre voies de la ligne 124;
- à la fin octobre 2002, la mise à quatre voies de la ligne 161;
- en août 2003 et mai 2004, la mise à quatre voies de la ligne 50A, après respectivement l'étude MER – Milieu Effect Rapport – et le certificat d'urbanisme bruxellois.

Enfin, en ce qui concerne le Diabolo, il est prévu en août 2004, après modification du "Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplan".

Vous m'avez également interrogée sur l'avancement des travaux entamés. Des travaux sont en cours sur la ligne 36 – Haren Sud -, ainsi que sur les tracés des lignes situées entre Forest et l'entrée de Bruxelles-Midi. En outre, des travaux sont en cours pour réaménager les grandes gares bruxelloises, à savoir Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi et Luxembourg, dans des proportions qui varient selon le projet.

Outre ces importants travaux d'infrastructure – pour certains, les permis sont introduits; pour les autres, ils doivent encore l'être selon le planning que je vous ai communiqué -, d'autres travaux plus modestes feront l'objet de réalisations concrètes à plus court terme. Sur la ligne 26, par exemple, les arrêts ont déjà fait et feront encore l'objet d'améliorations diverses en termes de qualité. Il s'agit d'une ligne-pilote et nous avons voulu l'améliorer encore. Sur cette ligne, de nouveaux arrêts sont prévus, notamment les arrêts de Ruisbroek-Sauvage et de Schelle, en dehors de Bruxelles.

Je partage entièrement votre avis selon lequel il faut absolument éviter que le RER serve à aspirer les Bruxellois hors de la ville. C'est la raison pour laquelle, dans le projet d'accord politique entre les régions et le fédéral, ce dernier a clairement recommandé aux régions de prévoir, dans le cadre de leurs compétences, des mesures d'accompagnement, notamment en ce qui concerne le problème du stationnement. Il faut évidemment éviter que la création du RER n'entraîne des résultats inverses de ceux qui sont escomptés.

Une autre question soulevée par Mmes Lalieux et Crevf est celle du

voorkomen en ik roep het Gewest dan ook op om de nodige begeleidingsmaatregelen in verband met het parkeren te nemen.

Wat het bestek voor het rollend materieel van het GEN betreft, heb ik contact opgenomen met de gedelegeerd bestuurder van de NMBS om een functioneel bestek op te stellen; de eigenheid van het GEN vereist immers aangepast materieel. Daarnaast heb ik de NMBS gesuggereerd bestaand materieel aan te kopen. De NMBS zou me eind oktober een bestek moeten bezorgen.

Wat het GEN-fonds betreft, bestaat er een formeel akkoord om dat geld te storten.

De kapitaalsinbreng van de HST-Fin bedraagt 30 miljard frank door de FPM en de NMBS in te schrijven.

Artikel 4 van het beheersprotocol van 1997 tussen de NMBS, de FPM, de Staat en de HST-Fin voorziet voorts in een inschrijving van acht keer een miljard frank door de FPM tussen 1998 en 2005. Het koninklijk besluit van 19 april 1999 staat de FPM toe in te schrijven op een kapitaalsverhoging van twee miljard frank.

Mij dunk dat de federale overheid over de NMBS gaat. Er is geen reden om te sleutelen aan de financieringsregeling, al willen sommigen dat de Gewesten hun steentje bijdragen. Die knoop is volgens mij inmiddels doorgehakt.

De vragen omtrent de volledige exploitatie zijn niet aan de orde, en zullen dat ook niet zijn voor 2005.

matériel roulant. Il s'agit moins d'une querelle que d'un changement de mode de travail tel qu'il a prévalu jusqu'ici à la SNCB, pour des raisons tout à fait explicables. La SNCB, pour son matériel roulant traditionnel, a l'habitude de déterminer, avec ses ingénieurs, les critères de choix de son matériel roulant, ce qui l'honore pour garantir un matériel adapté à l'infrastructure.

Néanmoins, le matériel roulant RER est d'une autre nature puisque différent de celui qui circule sur les lignes IC/IR. C'est un matériel qui doit faire de fréquents arrêts, d'où d'autres modalités de freinage. Par ailleurs, ce matériel doit embarquer plus de monde, il s'apparente davantage à un métro amélioré plutôt qu'à un chemin de fer "lourd". Dès lors, il a fallu démontrer la nécessité de travailler sur un autre profil de construction que ce qui avait été fait par le passé.

Très récemment, j'ai interpellé la direction de la SNCB car il me semble qu'il faut travailler sur les fonctionnalités du matériel roulant et sur la base d'un cahier de charges permettant d'acheter "sur catalogue", plutôt que de concevoir l'ensemble au sein de la SNCB, afin de pouvoir disposer plus rapidement de ce matériel – l'objectif est 2005 – et ainsi de gagner du temps en termes d'achat de matériel sur la base d'un cahier de charges fonctionnel, tout en tenant compte du matériel que les producteurs offrent aujourd'hui dans d'autres grandes villes que Bruxelles.

Nous sommes en phase de finalisation, à propos de laquelle j'ai demandé à la SNCB de rédiger le plus rapidement possible son cahier de charges, afin de permettre l'introduction de la commande ou de l'appel d'offres auprès des fournisseurs.

J'attends pour la fin du mois ou le début du mois prochain ce cahier des charges afin d'avancer concrètement sur la commande du matériel. Cela m'amène à la question suivante. Si on parle de matériel et de paiement de matériel, on parle bien sûr du fonds RER qui visait à financer exclusivement le matériel roulant; c'était son affectation. Je vous rassure sur le versement à la SFP du montant destiné au matériel roulant. Il a été convenu et encore confirmé lors du conclave budgétaire que les tranches prévues, c'est-à-dire trois fois 8,5 milliards jusqu'à 2002 inclus, doivent absolument être versées. Il se fait que jusqu'à présent, on n'a pas encore eu besoin de les utiliser mais c'est clair, c'est décidé, cela doit être fait de manière à pouvoir garantir que la SNCB, dans le cadre de cette commande, puisse régler les avances nécessaires pour ce matériel. C'est un accord formel depuis le conclave. Même s'il était déjà demandé bien avant, il a été reconfirmé sans aucune équivoque lors du conclave budgétaire d'il y a trois semaines.

En ce qui concerne la Financière TGV, pour répondre à la question de madame Lalieux, elle n'est pas destinée à financer le RER; c'est un autre dossier. L'apport en capital dans la Financière TGV comporte 30 milliards de francs belges à souscrire par la SFP et la SNCB, dont 22 milliards à souscrire par la SFP au départ et 10 milliards à souscrire par la SNCB sous forme d'apport de biens immobiliers. Vous vous en souviendrez, nous en avons discuté ici il y a un an et demi, cela posait des problèmes pour la SNCB en termes de réalisation de patrimoine. Elle était parfois amenée à réaliser du patrimoine dans d'assez mauvaises conditions. Dès lors, nous lui avons donné la possibilité de souscrire sous forme d'apport en liquidités également.

Par ailleurs, l'article 4 du protocole de gestion conclu entre la SNCB, la SFP, l'État et la Financière TGV prévoyait la souscription par la SFP de huit fois un milliard. entre 1998 et 2005. selon des modalités à

définir dans une convention à conclure avec l'État. L'arrêté du 19 avril 1999 a autorisé la SFP à souscrire à une augmentation de capital de deux milliards en deux tranches d'un milliard, simultanément à la libération par la SNCB des apports immobiliers planifiés pour les années 1998 et 1999.

Enfin, nous avons une perspective tout à fait intéressante pour les années à venir. Je veux évidemment parler de la décision du conclave budgétaire qui sera formalisée dans la loi-programme et qui vise à entamer le processus de reprise de dette à partir de la fin de l'année 2004 en fonction des pourcentages en dessous des 100% du PIB, ce, de manière à garantir, à partir de fin 2004, début 2005, un "bol d'oxygène", si je puis m'exprimer ainsi.

Je demande à Mme Creyf de bien vouloir m'excuser de m'être exprimée essentiellement en français. Cependant, je pense avoir répondu à l'ensemble de ses questions.

Wat betreft de sommen van de federale participatiemaatschappij die nu getrancheerd zijn in het begrotingsconclaaf: dat geld van het FPM zal gegeven worden aan het fonds, zoals het was voorzien.

Ainsi, je réponds du même coup à la question de Mme Creyf.

Een laatste punt is de problematiek van het exploitatietekort voor het GEN.

En ce qui concerne la question du financement du déficit d'exploitation, chacun est bien conscient du fait que, lorsque le RER sera pleinement opérationnel, les tickets payés par les usagers ne pourront couvrir l'ensemble de son fonctionnement.

Mon raisonnement est le suivant.

Jusqu'à présent la SNCB – et que l'on me démontre le contraire – est une matière fédérale. Elle l'est et nous l'avons confirmé tout au long de cette législature. Il n'y a donc pas de raison, à mon sens, de modifier en aucune manière la problématique du déficit d'exploitation. Tel est mon point de vue. Dans le cadre de la discussion que j'ai avec les régions, même si j'ai entendu – et personne n'est sourd à cette demande exprimée dans les discussions jusques et y compris dans la presse – que certains souhaitent que les régions participent au déficit d'exploitation, cette question n'est pas tranchée. Elle est posée mais mon interprétation est simple et évidente: la SNCB est une matière fédérale, il n'y a donc pas de raison que les régions participent à ce déficit d'exploitation, d'autant plus que la question de l'exploitation à plein régime ne se pose en tout cas certainement pas aujourd'hui puisque je viens seulement de tracer les calendriers des demandes de permis de bâtir qui vont permettre cette exploitation pleine et entière. Nous avons en 2005 les deux nouvelles lignes que nous avons arrêtées dans le cadre du plan d'investissement; dès lors, d'ici 2005, cette question ne se posera pas. Elle pourra se poser dans l'avenir. Elle devra être tranchée mais en tout cas, à ce stade-ci, mon point de vue est qu'il n'y a pas de raison que les régions, dans une compétence fédérale, doivent contribuer à un déficit d'exploitation d'une entreprise fédérale et financée sur une base fédérale, même si l'on connaît les difficultés de la situation financière de la SNCB à ce jour.

01.04 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses très précises. Je suis heureuse d'entendre que le Fonds RER sera financé; on vérifiera cela dans le budget puisqu'il y a une confirmation au niveau du conclave budgétaire. Même si je sais que c'est un dossier parallèle mais comme c'est un autre fonds et que

01.04 Karine Lalieux (PS): Het GEN-fonds krijgt de FPM-sommen. De federale overheid gaat over de NMBS - ik hoor het u graag zeggen. Niettemin maak ik mij

c'est peut-être un précédent inquiétant par rapport au Fonds RER, je m'inquiète toujours à propos de la Financière TGV où effectivement, si je vous entends bien, sur les 22 milliards, 2 milliards seulement vont être versés. Il faudra être attentif. C'est un autre dossier mais il faudra en tout cas y veiller.

En ce qui concerne les charges d'exploitation, c'est la première fois que j'entends un discours très clair au sujet du déficit d'exploitation. Je sais que la question n'est pas encore à l'ordre du jour mais nous savons que les régions se posent énormément de questions en cette matière. J'adhère entièrement à votre logique mais je ne pense pas que le gouvernement soit déjà tout à fait décidé à cet égard.

01.05 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, als ik het antwoord van de minister goed heb begrepen, is er op het ogenblik dat deze regering aantrad beloofd dat er tijdens deze legislatuur jaarlijks 8,5 miljard voor het rollend materieel zou worden vastgelegd. Ik verneem nu dat het er inderdaad nog niet is. Nu pas, in het begrotingsconclaaf als ik het goed begrijp, werd afgesproken dat daarin zal worden voorzien. Het besluit is dus dat er op dit moment nog geen geld voor het rollend materieel is. Wat men gezegd had dat men zou doen, moet dus nog gebeuren. Er is dus nog niets vastgelegd. Er is geen 8,5 miljard vastgelegd en er zijn ook nog geen schijven door de Federale Participatiemaatschappij gereserveerd. Dit is allemaal pas nu in het begrotingsconclaaf afgesproken.

Voorts vroeg ik wanneer wij de eerste stellen van het rollend materieel mochten verwachten. U hebt geantwoord dat men nu pas bezig is om het lastenboek voor te bereiden. Ik vrees dan dat het eerste materieel er ten vroegste in 2007 zal zijn. Het zal vrijwel onmogelijk zijn dat die stellen er in 2005 zijn.

Ik vind het jammer dat men het plan van het hele Gewestelijke Expresnet vooruitschuift. Ik denk dat de realisatie van het Gewestelijk Expresnet opnieuw met verschillende stappen achteruit is gegaan.

01.06 Minister Isabelle Durant: Er is nog een bijkomend element, met name twintig jaar discussie over het GEN vanaf het begin en nu drie jaar in deze legislatuur. Ik heb toch gezegd dat niets gedaan was, sorry. Ik heb gesproken over onder meer de vergunningen. Het project is in beweging, weliswaar met een beetje vertraging. Dat is duidelijk. Inzake de financiering spreekt u alleen van een bedrag van anderhalf miljard. Sorry, de financiering van het GEN van Brussel gebeurt onder verschillende vormen.

01.07 Simonne Creyf (CD&V): We hebben het over het rollend materieel.

01.08 Minister Isabelle Durant: Ja, over het rollend materieel. Er is een fonds dat beschikbaar is alleen voor rollend materieel. Wij zullen werken met een lastenboek. Dat lastenboek zal niet gedurende één of twee jaar bij de NMBS worden bestudeerd, maar wordt opgesteld in de optiek om op catalogus te kopen. Het gaat om materiaal dat bestaat in andere steden en dat door firma's wordt geproduceerd. U zegt dat er geen financiering is voor het GEN behalve de financiering van het rollend materieel. U moet toch weten dat er in het kader van het investeringsplan 2001-2012 een bedrag van 270,8 miljoen euro voor de aankoop van het GEN-materieel is uitgetrokken. Daarmee is al een deel

enigszins zorgen over een zorgwekkend precedent: de HST-Fin. Op een begroting van 22 miljard is immers maar voorzien in de storting van twee miljard. Waakzaamheid is steeds geboden als het om leningen gaat.

Wat de exploitatiekosten betreft, volg ik uw logica, maar niet iedereen denkt er zo over.

01.05 Simonne Creyf (CD&V): Donc, la ministre dit au fond que les 8,5 milliards annuels pour le matériel roulant promis par le gouvernement lors de son installation ne sont toujours pas disponibles mais seront réservés lors du conclave budgétaire. Par conséquent, rien n'est encore fait pour le RER.

Quand les premières rames seront-elles livrées? Le cahier des charges sera prêt d'ici à 2005; les rames seront-elles dans ce cas disponibles pour 2000? Bref, la réalisation du RER est reportée aux calendes grecques.

01.06 Isabelle Durant, ministre: Je tiens à souligner que cela fait vingt ans que l'on discute du RER. C'est sous cette législature, après trois ans, qu'il y a maintenant des avancées dans ce dossier.

Pour ce qui est du financement, Mme Creyf cite le chiffre de 1,5 milliard. Or le RER à Bruxelles sera financé de plusieurs manières.

01.07 Simonne Creyf (CD&V): Nous parlons du matériel roulant.

01.08 Isabelle Durant, ministre: En effet. Un fonds spécial a été créé à cet effet. Il faudra respecter un cahier des charges, même si cette question ne sera pas examinée au sein même de la SNCB.

Votre affirmation selon laquelle il n'y a pas de financement RER ne

van het materieel gefinancierd. Voor het bijkomende materieel wordt een bedrag van 523,6 miljoen euro gefinancierd door een specifieke leasing waarvan de lasten cumuleerbaar moeten zijn met het exploitatietekort van het GEN. Voor het totaal van de investeringen in infrastructuur voor het GEN-project is er een bedrag van 1,556 miljard euro in het plan vooropgesteld. Voor de financiering van het GEN de volgende jaren is dat toch een belangrijk bedrag.

tient pas. Un montant de 270,8 millions d'euros est prévu dans le plan d'investissement 2001-2012 pour l'achat d'une partie du matériel pour le RER. Une autre partie sera acquise en leasing, les charges y afférentes étant cumulables avec le déficit d'exploitation du RER. C'est donc une somme de un milliard et demi d'euros qui est prévue pour la réalisation du projet RER dans sa globalité. Ce n'est tout de même pas négligeable.

01.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Voorzitter, mag ik nog een klein bijkomend vraagje?

De **voorzitter**: Tien seconden.

01.10 **Simonne Creyf** (CD&V): In de repliek heeft mevrouw de minister gesproken over het feit dat men het materiaal zal bestellen op catalogus. Zal het materiaal dat men gaat bestellen aan de technische eisen voldoen om op onze sporen te rijden?

01.10 **Simonne Creyf** (CD&V): Le matériel sera commandé sur catalogue. Mais sera-t-il adapté à nos voies?

01.11 Minister **Isabelle Durant**: Ja natuurlijk, waarom niet?

01.11 **Isabelle Durant**, ministre: Evidemment.

De **voorzitter**: Voilà, dan is de bijkomende vraag gesteld en het antwoord gegeven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Vraag van de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hinder tengevolge van de aanpassingswerken aan de HST-verbinding Brussel-Antwerpen-Amsterdam" (nr. 8500)**

02 **Question de M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances causées par les travaux d'adaptation de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Anvers-Amsterdam" (n° 8500)**

02.01 **Willy Cortois** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kom met deze vraag uiteindelijk bij u terecht omdat men in en rond het station van Vilvoorde, gelegen midden in de woonkern, verbeteringswerken uitoefent die tot doel hebben het station te moderniseren. De NMBS heeft trouwens een eerste reeks van werken laten uitvoeren en die zijn ongetwijfeld positief. De werken zorgen voor een enorme lawaaihinder en het blijft duren. Ik heb het toevallig tijdens het weekend zelf mogen constateren. Het is ondraaglijk en de nachtrust van de bewoners wordt er niet alleen door verstoord maar is in de aanpalende straten eigenlijk helemaal niet meer mogelijk. Leefmilieu is een zaak, maar de kwaliteit van de leefomgeving, inclusief de nachtrust, is toch ook belangrijk.

02.01 **Willy Cortois** (VLD): Les habitants de Vilvorde se plaignent des nuisances sonores durant la nuit et le week-end provoquées par les travaux d'aménagement de la voie ferrée à la hauteur du centre. En quoi ces travaux relatifs au TGV consistent-ils exactement et combien de temps dureront-ils? La SNCB n'est-elle pas tenue de respecter les règles en matière de tapage nocturne? Les riverains en mal de sommeil se sont déjà adressés à la commune et au médiateur de la SNCB qui ont rejeté la responsabilité. Qui est en mesure de résoudre ce problème?

Waarom ben ik met die vraag tot hier gekomen? Enerzijds, de bewoners hebben zich logischerwijze gericht tot de ombudsman van de NMBS. De ombudsman antwoordt ombudsman te zijn voor de klanten; niet voor de omwonenden. Dat is wat hij kort en goed heeft gezegd en wat voor de burger een nogal moeilijk te aanvaarden antwoord is. Ik stel voor dat men in de toekomst daar toch ook enigszins rekening mee zou houden. Als een gewone burger, ook een omwonende, zich richt tot de NMBS voor hinder die men ondervindt, dan moet de ombudsman niet zeggen: "Ik ben voor de klanten. Zij zijn omwonende en ik kan u dus

niet direct helpen. Ik zal u verwijzen naar een directie." En dan moet ik het u niet uitleggen hoe lang dat duurt als ge daar moet mee telefoneren en een zinvol antwoord krijgen.

Anderzijds richt men zich dan, zoals overal, tot de gemeente die eigenlijk toch ook wel – dacht ik – verantwoordelijk is voor de nachtrust. Die zegt dat de NMBS een staat in de staat is en bijgevolg kunt u ook daar niet terecht en verwijst men u opnieuw naar de NMBS. Dat heeft mij ertoe gebracht, mevrouw de minister, mij tot u te wenden in uw bevoegdheid van minister om te vragen of u mij exact kunt inlichten over de timing van de werken. Hoe lang zullen die nog duren? Bent u niet van mening dat de aannemer gehouden is om ten minste de algemene regels te respecteren? De NMBS is voor mij geen staat in de staat, was dat gisteren niet, is dat vandaag niet en hopelijk morgen zeker niet. Ik geloof dus dat de NMBS zich moet houden aan de regels en die zijn dat men uiteraard 's nachts geen lawaai mag maken, derwijze dat niemand in de omgeving nog kan slapen. Mocht iemand met zijn grasmachine dat doen – om het klassieke voorbeeld te geven – dan zou hij ongetwijfeld beboet zijn. Zo ben ik dus bij u terechtgekomen met mijn vragen naar de timing, de bekommernis van de NMBS en wanneer eigenlijk aan die toestand een eind zou komen.

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Cortois, ik zal niet herhalen welke de werken zijn. Dat weet u. Ik ga over tot de problematiek van de omwonenden en de vraag waarom de NMBS gedurende de nacht moet werken.

Om de reizigers een aanvaardbare uurregeling te kunnen aanbieden en de regelmaat van het treinverkeer te garanderen, is de NMBS verplicht een groot deel van de werken 's nachts of tijdens het weekend uit te voeren. Er moet bijgevolg naar een compromis gezocht worden tussen, enerzijds, het blijven aanbieden van een aanvaardbaar transport en, anderzijds, de moeilijke werkomstandigheden verbonden aan het uitvoeren van werken gedurende de nacht en de overlast voor de omwonenden. Dat is een moeilijke arbitrage.

Ik kan u vandaag geen timing geven hoeveel tijd deze werken 's nachts of tijdens het weekend zullen in beslag nemen. Ik zal u dat schriftelijk meedelen, aangezien ik nog geen specifieke kalender heb gekregen. Het is belangrijk voor de omwonenden en ik betreur de mededeling "het probleem betreft alleen de problematiek van de werken en de omwonenden zijn niet ons probleem". Ik zal met de NMBS bekijken welke de timing is en hoe het mogelijk is goede informatie te verstrekken aan de omwonenden om hen te laten inzien waarom het zo moeilijk is een goede arbitrage te maken tussen de dagdienst en de nachtelijke werken.

02.03 **Willy Cortois** (VLD): Mevrouw de minister, als u geen timing kunt geven, dan weet ik niet wie dat nog wel kan. Ofwel heeft men waarschijnlijk een aanbesteding.

02.04 Minister **Isabelle Durant**: De NMBS moet mij die timing geven, ik heb ze niet gekregen.

02.05 **Willy Cortois** (VLD): Wanneer zult u die krijgen?

02.06 Minister **Isabelle Durant**: Ik zal ten eerste, de precieze timing vragen aan de NMBS en ze u meedelen – u hebt daarom gevraagd – en ten tweede, de buurtbewoners informatie verstrekken. Zelfs al biedt dit geen rechtstreekse oplossing, moeten de mensen op de hoogte worden gebracht van het waarom en het wanneer.

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: La SNCB est obligée d'effectuer une partie des travaux la nuit ou le week-end pour ne pas trop perturber les horaires des trains de voyageurs et pour préserver la régularité du trafic ferroviaire. Il y a donc lieu de rechercher un compromis entre l'efficacité des travaux et les intérêts des riverains. Ce compromis est un exercice difficile, le calendrier des travaux n'étant pas encore très clair. Je vous communiquerai les chiffres par écrit. Je déplore que la SNCB se retranche derrière le médiateur pour se débarrasser ainsi du problème.

02.03 **Willy Cortois** (VLD): Qui d'autre que la ministre serait à même d'avancer un échéancier?

02.07 Willy Cortois (VLD): Men spreekt vaak over de kloof met de burger. Als de ombudsman geen informatie heeft, als de gemeente zegt dat zij over geen echte informatie beschikt, want de NMBS is de staat in de staat, als de minister bevoegd voor de communicatie en de voogdijminister zegt dat de NMBS haar de informatie niet geeft, dan moet ik geloven dat de NMBS inderdaad een staat in de staat is. Dan kan ik daaruit toch niet anders besluiten.

Ik moet nog gaan geloven dat de NMBS een staat in de staat is. Kan ik wat anders hieruit besluiten?

Mevrouw de minister, kunt u zich ertoe engageren mij die cijfers deze week nog te verstrekken?

02.08 Minister Isabelle Durant: Ik meen dat dit wel mogelijk is.

02.07 Willy Cortois (VLD): Quand cet échancier sera-t-il à notre disposition? Voilà une belle illustration du fossé séparant le citoyen et l'autorité publique! La SNCB est donc vraiment un état dans l'état, soumis à ses propres lois. Il va tout de même de soi que la SNCB respecte elle aussi les normes acoustiques.

02.08 Isabelle Durant, ministre: On s'y attèle. Les chiffres pourront sans doute vous être fournis dans la semaine.

02.09 Willy Cortois (VLD): Voorts, mevrouw de minister, neem ik aan dat om redenen van veiligheid, rendabiliteit en dergelijke, 's nacht moet worden gewerkt, maar – en hier geldt dezelfde redenering als daarnet – wanneer een onderneming – de NMBS of een andere onderneming – 's nacht moet werken, dan moeten tenminste de normen worden gerespecteerd.

Terecht besliste u het aantal nachtvluchten te beperken omwille van de lawaaihinder, maar de NMBS die mag 's nachts wel lawaai maken? Welnu, ik zeg u, in alle kalmte, dat u ten aanzien van de bevolking niet kunt uitleggen waarom de ene niets mag en de andere alles. Ik haalde reeds het voorbeeld aan van de grasmachines; op zondag mag het gras niet worden gemaaid zonder dat de politie aan de deur staat.

Ik begrijp dat de werken waarvan sprake 's nachts moeten worden uitgevoerd, maar dan moeten de geldende normen worden gerespecteerd en moet er rekening worden gehouden met de nachtrust van de omwoners, anders belanden wij in een systeem dat mij aan de Far West doet denken en aan het gezegde: "le plus fort a toujours raison".

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

*Voorzitter: Liliane De Cock.
Présidente: Liliane De Cock.*

03 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiële situatie van de NMBS" (nr. 8534)

03 Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation financière de la SNCB" (n° 8534)

03.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, ik dank u dat u hier aanwezig bent, want was u er niet, dan moest ik mezelf het woord geven.

03.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Er is ook nog het andere oudst aanwezige parlements lid.

03.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): U zou dat geweest zijn? Dan dank ik u ook.

03.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Au premier

Mevrouw de minister, de vraag die ik u wil stellen, heb ik op 26 september ingediend, maar ik vrees dat zij nog altijd actueel is. Ik liet u toen opmerken dat de NMBS in de eerste zes maanden van het jaar een nettoverlies van 121,7 miljoen euro heeft geboekt. Het courante verlies liep in dezelfde zes maanden op tot 85,3 miljoen euro tegenover 9,1 miljoen euro tijdens het eerste semester van vorig jaar. Dat is bijna een vertienvoudiging.

Het zware verlies zou te wijten zijn aan de sterk gestegen loonkosten, de exploderende schuldgraad en de afboeking van de participatie in Interferryboot, een van die beruchte nevenbedrijven – een overslagbedrijf – van de NMBS. Het bedrijfsverlies zou in het eerste semester van dit jaar 46 miljoen euro bedragen en dat resultaat zou voor een groot deel te wijten zijn aan de sterk gestegen personeelskosten, ook al omdat tegenover juni vorig jaar de Belgische Spoorwegen duizend werknemers meer tellen. In feite is de situatie van de NMBS op financieel vlak rampzalig te noemen. Het is – denk ik – niet overdreven te spreken van een situatie die een beetje aan Sabena doet denken.

Uiteraard is dit onder meer ook te wijten aan wat ik zou noemen een "vergiftigd geschenk" dat u geërfd hebt van de afgevaardigde beheerder van de NMBS, die nog net voor zijn "limogering" het nodig vond een CAO af te sluiten, waarvoor zijn opvolger nu de consequenties moet dragen. De heer Schouppe paste perfect het systeem toe van in caudam venenum. Maar goed, de situatie is wat ze is. Tegenover het verhaal dat ik u nu breng, stel ik dan het enige wat ik op dat front de laatste tijd van de regering heb vernomen, met name de federale beleidsverklaring van 8 oktober 2002. Ik lees daarin letterlijk een paragraaf voor. De eerste minister zei toen: "En bij de NMBS nemen we geleidelijk de schuld over op basis van een volwaardig en toekomstgericht businessplan voor de onderneming en naarmate onze eigen schuld zelf onder de 100% zakt. De Spoorwegen krijgen trouwens extra geld voor investeringen. Al deze maatregelen hebben één doel voor ogen: de dienstverlening verbeteren en onze overheidsbedrijven versterken op de geliberaliseerde Europese markt." Einde citaat en einde van het hoofdstuk NMBS in de federale beleidsverklaring.

Ten overstaan van wat ik daarnet geschetst heb als een situatie die ik toch realistisch heb uitgetekend, maar die rampzalig is, klinken deze woorden misschien wel hoopvol, maar toch een beetje hol. Heel veel staat er niet in.

Er staan wat beloftes in over het geleidelijk overnemen van de schuld, vooral dan naarmate de eigen schuld onder de 100% zakt, wat toch nog altijd niet zo zeker is. Er wordt geld beloofd voor extra investeringen. Dat is zeer goed en ik denk dat dit ook bitter noodzakelijk is. Maar het geld dat men in die extra investeringen pompt, kan men dan weer niet gebruiken om de putten te vullen waarvan ik daarnet een beschrijving heb gegeven. Daarom kom ik bij u aankloppen om u te vragen in welke maatregelen concreet zal worden voorzien om de rampzalige financiële toestand van de NMBS enigszins te verbeteren. Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

03.04 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Eynde, u weet – we hebben daarover dikwijls gediscussieerd in de commissie – dat er een zware erfenis is wat de financiële strategie en de keuzes van de NMBS betreft. Ik haal het ABX-dossier aan. Dat was een uitdaging, maar het is een heel slechte uitdaging geworden. Dat heeft een effect op het HST-aeld. dat was gebruikt voor ABX. Dus

semester de cette année, la SNCB a enregistré une perte phénoménale par rapport au premier semestre de l'an dernier. Cette lourde perte, qui s'élève à 85,3 millions d'euros, serait imputable à l'augmentation des coûts salariaux, à l'explosion du niveau d'endettement et à la participation de la SNCB dans InterFerryBoats, une société de transbordement.

La SNCB commence à ressembler à la Sabena. La société des chemins de fer est un cadeau empoisonné de l'administrateur délégué précédent. Dans la déclaration du gouvernement, le premier ministre a affirmé qu'il serait procédé lentement à la reprise de la dette de la SNCB. Les chemins de fer bénéficieraient donc de fonds supplémentaires. Dans la pratique, ces mesures sont peu perceptibles. De quelles mesures concrètes la SNCB bénéficiera-t-elle?

03.04 **Isabelle Durant**, ministre: La SNCB est confrontée à un lourd héritage financier qui a son origine dans les stratégies et les options choisies dans le passé. Nous le constatons notamment dans le

kwamen er nieuwe leningen voor de HST en een verhoging van de schuld. Inzake de beslissing van de heer Schouppe met betrekking tot het sociaal akkoord voor 2002 had ik gezegd – ik heb het niet over de grond van de zaak maar over de wijze waarop het is gebeurd – dat het niet zeer elegant was een dergelijk akkoord te tekenen vóór de benoeming van de nieuwe gedelegeerd bestuurder. Inhoudelijk was het natuurlijk noodzakelijk.

De sanering van de rekening van de NMBS moet eerst gebeuren door middel van het terugdringen van het exploitatietekort dat de voornaamste factor van de schuldvorming is. Anders zal de schuld onverbiddeijk blijven toenemen. Op dit vlak heeft u de verklaring van de eerste minister van 8 oktober 2002 geciteerd. Dat was natuurlijk een samenvatting, maar het is waar. Ik heb de referentiedotatie van de NMBS gegarandeerd voor de begroting van 2003.

Een tweede element, het ondernemingsplan. Het is belangrijk om eindelijk een echt bedrijfsplan voor de NMBS te hebben. Het is in voorbereiding voor het einde van dit jaar. Het is aan het nieuwe management om dit te doen en een van de waarborgen voor het overnemen van de schuld. Wat betreft het overnemen van de schuld werd beslist om over te gaan tot 1% vermindering van de overheidsschuld, dat wil zeggen 100 miljard oude Belgische frank. Als de overheidsschuld minder bedraagt dan 100% kunnen we tot de overneming beslissen, procent per procent vanaf december 2004, maar rekening houdend met de Europese reglementering terzake en met de regels van de nationale boekhouding.

Wat heb ik dus gedaan? Ten eerste, de “mise en évidence” van de problemen van NMBS. Die waren bij het begin van de legislatuur niet duidelijk. Ten tweede, het exploitatietekort is gevaarlijk voor de schuld en dus moest dat worden gegarandeerd door een echte referentiedotatie. Ten derde, de overneming van de schuld die toch een perspectief kan bieden aan de NMBS vanaf december 2004. Over de andere elementen zullen wij discussiëren in het kader van de begrotingswet tijdens de volgende weken. De overneming van de schuld is ingeschreven in de Programmawet. Een artikel zal het proces wettelijk vastleggen. Het is toch belangrijk een echt wettelijk proces te hebben en niet alleen beloften en verklaringen. U zal zien dat wij dat hebben gekoppeld aan een ondernemingsplan van het bedrijf dat moet garanderen dat de positie van de schuld wordt beheerst.

De schuldenlast moet beheerst worden om de situatie de volgende jaren onder controle te kunnen houden.

03.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, als ik uw antwoord probeer te resumeren en ik begin van achteren naar voren, begin ik met het overnemen van de schuld. Dat ligt voor de hand. Er bestaan geen andere mogelijkheden. De voorwaarde – dit is duidelijk een eufemisme – om eraan te beginnen is dat de eigen schuld onder de 100% is gezakt.

Tweede element dat u naar voren schuift, is het ondernemingsplan dat tegen het einde van het jaar mag verwacht worden. Vermits het er nog niet is, kunnen we daar op dit ogenblik weinig over zeggen. Ik denk niet dat u in mirakels gelooft. Ik ook niet. Het beste ondernemingsplan van de wereld zal het nog heel moeilijk hebben om de situatie bij de NMBS recht te trekken.

Laatste element dat ik onthoud – uw eerste element van antwoord -, is dat het exploitatietekort teruggedrongen moet worden. U hebt terzake

dossier ABX.

L'assainissement passera en premier lieu par la compression du déficit d'exploitation. En cette matière, j'ai également fixé la dotation de référence pour 2003. Deuxièmement, un vrai plan d'exploitation sera établi avant la fin de l'année. Troisièmement, à partir de décembre 2004, commencera la reprise de la dette à raison de 1%, soit 100 milliards d'anciens francs belges. La dette sera démantelée pour cent par cent dans le respect des règles comptables nationales et européennes. Nous réglerons cela dans la loi-programme. Quant à tous les autres éléments, nous en débatterons dans le cadre des discussions budgétaires au cours des prochaines semaines.

03.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): La reprise de la dette va de soi étant donné que nous n'avons pas le choix. Mais avant de s'y atteler, il faut évidemment attendre que la dette de l'Etat soit descendue en dessous des 100%.

Concernant le plan d'entreprise, nous ne pourrons pas en dire grand-chose avant la fin de l'année. Mais nous pouvons d'ores et déjà prédire qu'il sera très difficile de rétablir la situation financière de la SNCB.

geen ongelijk. Dat ligt voor de hand. In een maatschappij waar zich op dat vlak een aantal problemen voordoet, is dat gemakkelijker gezegd dan gedaan. Het aantal reizigers stijgt wel, maar het zijn vooral reizigers die gratis reizen die meer gebruikmaken van de NMBS-diensten.

Dat kan onder meer worden gezien aan het aantal 60-plussers die men op bepaalde ogenblikken op de trein ontmoet. Dat is natuurlijk allemaal wel heel mooi en ik gun dat die mensen, maar voor het terugbrengen van het exploitatietekort is dat niet echt efficiënt.

Ten tweede, ondanks alle pogingen om de mensen te sensibiliseren voor het openbaar vervoer, verloopt het allemaal nog zeer moeilijk. Sommige triomfalistische berichten op dat vlak lijken op los zand te berusten. Ik denk aan het verhaal van Steve Stevaert dat 700 personen hun nummerplaat ingediend hebben omdat zij opnieuw gebruik zouden maken van het openbaar vervoer, in ruil waarvoor ze gedurende drie jaar een gratis abonnement op De Lijn hebben gekregen. Nu blijkt dat daarmee op een heel dubbelzinnige manier de indruk gegeven is dat men niet langer met de auto rijdt.

De situatie is ongetwijfeld niet alleen aan de huidige regering te wijten. Ik heb daarstraks zelf ook de heer Schouppe vernoemd. Het feit is dat we de oplossing wel van u verwachten, mevrouw de minister. Ik zou u dan toch durven te vragen om met zeer veel aandacht het dossier te volgen, want ik denk dat dat nodig is.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. A020, A085, A086, A087, A088 en A104 van de heer Daan Schalck worden naar een latere datum verschoven en de vraag nr. A109 van mevrouw Simonne Creyf is ingetrokken.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.55 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.55 heures.*

Quant à la compression du déficit d'exploitation, c'est aussi vite dit! Le nombre de voyageurs est certes en augmentation mais il s'agit essentiellement de clients qui voyagent gratuitement et qui, naturellement, ne contribueront pas à combler le déficit. Les tentatives entreprises pour inciter le public à utiliser davantage les transports publics échouent et des initiatives telles que les abonnements gratuits de Steve Stevaert s'avèrent être des flops après quelques années.

Les problèmes n'étant pas encore résolus, tant s'en faut, je demande à la ministre de suivre ce dossier de très près.