

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 juin 2005

ÉCHANGE DE VUES

**avec la direction de la SNCB
(mercredi 1^{er} juin 2005)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Dylan CASAER

SOMMAIRE

I. Exposés des orateurs invités	3
II. Questions et observations des membres	6
III. Réponses des orateurs invités	13

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 juni 2005

GEDACHTEWISSELING

**met de top van de NMBS
(woensdag 1 juni 2005)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN
DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Dylan CASAER**

INHOUD

I. Uiteenzetting door de genodigden	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	6
III. Antwoorden van de genodigden	13

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:
Président/Voorzitter : Francis Van den Eynde**

A. — Membres titulaires/Vaste leden :

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans
PS Alisson De Clercq, Camille Dieu, Karine Lalieux
MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue

sp.a-spirit Dylan Casaer, Philippe De Coene, Inga Verhaert
CD&V Jos Ansoms, Roel Deseyn
Vlaams Belang Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
cdH Damien Yzerbyt

B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :

Willy Cortois, Georges Lenssen, Bart Tommelein, Luk Van Biesen

Jean-Marc Delizée, Eric Massin, Alain Mathot, André Perpète
Pierrette Cahay-André, Richard Fournaux, Jacqueline Gallant,
Hervé Hasquin
Anne-Marie Baeke, Stijn Bex, Hans Bonte, Magda De Meyer
Dirk Claes, Jef Van Den Bergh, Servais Verherstraeten
Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck
Joseph Arens, Melchior Wathelet

C. — Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :

ECOLO Marie Nagy

cdH : Centre démocrate Humaniste CD&V : Christen-Democratisch en Vlaams ECOLO : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales FN : Front National MR : Mouvement Réformateur N-VA : Nieuw - Vlaamse Alliantie PS : Parti socialiste sp.a - spirit : Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht. Vlaams Belang : Vlaams Belang VLD : Vlaamse Liberalen en Democraten	
<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i> DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif QRVA : Questions et Réponses écrites CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte) CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue) CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon) PLEN : Séance plénière COM : Réunion de commission MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i> DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft) CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft) CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft) PLEN : Plenum COM : Commissievergadering MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)
<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be

MESDAMES ET MESIEURS,

Le 1^{er} juin 2005, à la demande de M. Olivier Chastel, un échange de vues a été organisé avec les directions de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB Société de transport. L'échange de vues devait *a priori* porter sur les restructurations récentes de la SNCB. Les membres de la commission ont toutefois transmis préalablement aux orateurs invités une liste de thèmes qu'ils souhaitaient voir aborder lors de cette rencontre. Conformément à l'article 28,3 du Règlement de la Chambre, la commission a décidé à l'unanimité de publier un rapport de cet échange de vues sous la forme d'un document parlementaire.

1.— EXPOSÉS DES ORATEURS INVITÉS

1.1 M. Jannie Haek, administrateur délégué de la SNCB Holding

La nouvelle structure du Groupe SNCB s'inscrit, conformément aux directives européennes, dans le cadre de la libéralisation du transport ferroviaire (d'abord du transport des marchandises, dans un avenir lointain du transport des voyageurs également) qui a imposé la séparation d'un certain nombre d'activités. La SNCB Holding coordonne les directions des trois principales sociétés du Groupe SNCB. Elle remplit des missions de service public et elle exerce des activités commerciales. Le holding prend en charge un certain nombre de tâches «horizontales» (finances, personnel, contentieux, affaires internationales et ICT). Enfin, il centralise le statut du personnel et le dialogue social. Tout en préservant «l'unité» tant convoitée de la SNCB, la nouvelle structure permet à chaque branche de se concentrer sur ses activités propres. La scission en trois entités – la société de transport, le gestionnaire de l'infrastructure et le holding chargé de la coordination – évite, d'une part, que les deux entreprises «opérationnelles» ne se mettent mutuellement des bâtons dans les roues et évite, d'autre part, que le personnel doive négocier séparément avec les trois directions en matière de statut et de conditions de travail. Le holding respecte l'autonomie des filiales mais a également ses propres missions opérationnelles en ce qui concerne la gestion des principales gares (parce que ces gares ne sont pas seulement des centres opérationnels; on en compte 37 à l'heure actuelle), la sécurité et la médecine du travail.

Le réseau ferroviaire compte aujourd'hui 3 500 kilomètres, et la société dans son ensemble occupe un effectif de 38 556 unités.

En 2004, 165 millions de voyageurs ont utilisé le réseau intérieur et 13,4 millions le réseau international. Le transport intérieur de voyageurs a représenté 798 millions d'euros (en ce compris les 396 millions d'euros

DAMES EN HEREN,

Op 1 juni 2005 werd op vraag van de heer Olivier Chastel een gedachtewisseling gehouden met de directies van de NMBS Holding, Infrabel en NMBS Vervoersmaatschappij. *A priori* zou de gedachtewisseling de recente herstructeringen van de NMBS betreffen. De commissieleden hebben de genodigde sprekers evenwel op voorhand een lijst van thema's laten worden die zij tijdens deze gedachtewisseling behandeld wilden zien. Conform artikel 28,3 van het kamerreglement besliste de commissie eenparig van deze gedachtewisseling een parlementair document te maken.

1. — UITEENZETTING DOOR DE GENODIGDEN

1.1 De heer Jannie Haek, gedelegeerd bestuurder van de NMBS Holding

De nieuwe structuur van de NMBS Groep is conform de Europese richtlijnen die in het raam van de liberalisering van het spoorvervoer (eerst het vrachtvervoer, in een verre toekomst ook het reizigersvervoer) een scheiding van een aantal activiteiten heeft opgelegd. De NMBS Holding coördineert de directies van de drie hoofdbedrijven van de NMBS Groep. Hij heeft zowel opdrachten van openbare dienst als commerciële activiteiten. De holding neemt een aantal zogeheten «horizontale» taken ten laste (financiën, personeel, contentieux, internationale zaken en ICT). Hij centraliseert ten slotte het personeelsstatuut en de sociale dialoog. Terzelfder tijd dat de zo gegeerde «eenheid» van de NMBS werd behouden, kan elke tak zich concentreren op zijn eigen activiteiten. De splitsing in drie entiteiten – de vervoersmaatschappij, de infrastructuurbeheerder en de overkoepelende holding – vermijdt enerzijds dat de twee «operationele» bedrijven elkaar zouden tegenwerken, terwijl anderzijds het personeel niet met drie directies afzonderlijk moet onderhandelen over statuut en arbeidsvoorwaarden. De holding respecteert de autonomie van de filialen, maar heeft ook eigen operationele opdrachten in verband met het beheer van de grootste stations (omdat deze stations ook andere dan alleen operationele centra zijn; er zijn er op dit ogenblik 37), met de veiligheid en de arbeidsgeneeskunde.

Op dit ogenblik is het spoorwegnet 3 500 kilometer lang, terwijl de maatschappij als geheel 38 556 effectieven telt.

In 2004 werden 165 miljoen reizigers binnenlands en 13,4 miljoen internationaal vervoerd. Het binnenlands reizigersvervoer was goed voor 798 miljoen euro (met inbegrip van 396 miljoen euro staatssteun), het interna-

d'aide de l'État), le transport international de voyageurs 209 millions d'euros et le transport de marchandises (correspondant à 58,2 millions de tonnes) 334 millions d'euros.

En 2004, les investissements se sont montés à 1,25 milliard d'euros (dont plus de la moitié en provenance de l'État (735 millions d'euros pour être précis) pour un chiffre d'affaires de 2,204 milliards d'euros (49% pour compte de l'État, 18% dans le transport intérieur de voyageurs, 9% dans le transport international de voyageurs et 15% dans le transport de marchandises – 9% provenant de sources diverses).

Pour 2005, des investissements sont prévus pour un montant de 1,475 milliard d'euros (notamment pour le maintien et l'extension de la capacité, le matériel roulant, l'accueil des voyageurs, le TGV et le RER). Bruxelles-Midi absorbe pour son compte 510 millions d'euros, Anvers-Central 333 millions d'euros et Liège Guillemins 322 millions d'euros.

La ponctualité des trains, surtout aux heures de pointe du matin, constitue un grand défi. On s'efforce de limiter les retards à dix minutes.

Le défi consiste à préserver la cohésion et à faire collaborer les différentes entités, chacune avec son autonomie propre, chacune avec ses activités de service propres. À cet effet, les organes de coordination nécessaires ont été créés au niveau du holding.

Entre 2000 et 2008, le nombre de voyageurs devrait augmenter de 30%.

Des plans d'entreprise biennaux doivent permettre à la société de contrôler dans quelle mesure elle atteint ses objectifs.

Les grands projets – TGV, RER – doivent être finalisés.

ABX doit être assaini.

1.2 M. Marc Descheemaeker, administrateur délégué de la SNCB

En 2004, le nombre de kilomètres-voyageur s'élevait à 7,328 milliards, soit une hausse de 5,76%. La satisfaction globale de la clientèle atteint 7,44/10.

La SNCB occupe 5 430 membres du personnel sur les trains, tandis que quelque 6 500 travailleurs sont responsables du matériel.

tionaal reizigersvervoer voor 209 miljoen euro en het goederenvervoer (overeenstemmend met 58,2 miljoen ton) voor 334 miljoen euro.

De investeringen bedroegen in 2004 1,25 miljard euro (waarvan meer dan de helft afkomstig van de Staat, 735 miljoen euro om precies te zijn) bij een omzetcijfer van 2,204 miljard euro (49% voor rekening van de Staat, 18% in het binnenlands reizigersvervoer, 9% in het internationaal reizigersvervoer en 15% in het goederenvervoeren – 9% afkomstig zijnde van diversen).

In 2005 zijn er 1,475 miljard euro investeringen gepland (voor onder meer behoud en uitbreiding van de capaciteit, rollend materieel, onthaal van de reizigers, hst en het GEN). Brussel Zuid neemt 510 miljoen euro, Antwerpen Centraal 333 miljoen euro en Luik Guillemins 322 miljoen euro voor zijn rekening.

Een grote uitdaging betreft ook de stiptheid van de treinen, vooral tijdens de ochtendpiek. Er wordt gepoogd die tot tien minuten te beperken.

De uitdaging bestaat erin de cohesie te behouden en de verschillende entiteiten, elk met hun eigen autonomie, elk met hun eigen dienstverlenende activiteiten, met elkaar te doen samenwerken. Hiervoor werden de nodige coördinatoeorganen op het niveau van de holding gecreëerd.

Tussen 2000 en 2008 zou het aantal reizigers met 30% moeten stijgen.

Tweejaarlijkse ondernemingsplannen moeten de maatschappij in staat stellen na te gaan in welke mate ze haar doelstellingen haalt.

De grote projecten – gst, GEN – moeten tot een goed einde worden gebracht.

ABX moet worden gesaneerd.

1.2 De heer Marc Descheemaeker, gedelegeerd bestuurder van de NMBS

Het aantal reizigerskilometer bedroeg in 2004 7,328 miljard, wat een stijging van 5,76% betekende. De globale klantentevredenheid bedraagt 7,44/10.

De NMBS stelt 5 430 personeelsleden tewerk op de treinen, ongeveer 6 500 personeelsleden staan in voor het materieel.

Dans le cadre du transport intérieur de passagers, l'objectif est d'accroître le nombre de voyageurs, tout comme le confort, dans les limites étroites du budget. Il faut exécuter le contrat de gestion prévu en la matière.

Au niveau du transport international de passagers, il faut absolument cesser les ponctions de plusieurs millions d'euros qui sont imputables à la participation de la SNCB dans Eurostar et Thalys, a fortiori du fait qu'il faut puiser dans les fonds propres. En effet, ce secteur ne peut bénéficier d'aucune subvention. D'autre part, il faut réagir au marché, étant donné qu'il renferme encore un potentiel considérable.

Le transport de marchandises auquel s'applique, pour la troisième année, le plan stratégique qui s'efforce de réaliser une complémentarité maximale du tissu économique et de l'activité portuaire, évolue positivement. On est d'ores et déjà parvenu à éliminer deux tiers des pertes. Un accord social a été dégagé. La collaboration avec les chemins de fer allemands et français est bien encadrée.

Le matériel (une locomotive sur sept) est souvent immobilisé pendant une trop longue période, en raison principalement du fait qu'il faut commander trop de pièces de rechange différentes. C'est pourquoi on travaille également à une plus grande standardisation.

Sur le plan financier, on améliore au maximum le rapportage analytique pour pouvoir renforcer également le contrôle exercé sur le budget.

1.3 M. Luc Lallemand, administrateur délégué d'Infrabel

Infrabel, qui assure un service public et qui doit dès lors être indépendante de l'État comme des différents opérateurs, a deux missions. Sa première mission est historique: elle gère l'infrastructure. Sa seconde mission est récente: elle concerne la tarification de l'utilisation de l'infrastructure ainsi que la certification du personnel et du matériel. L'une et l'autre doivent être assurées en tenant compte de la nécessité de stabiliser le taux d'endettement. Son principal client reste la SNCB. Infrabel emploie environ 14 500 personnes, dont 6 000 dans des activités de signalisation, dispatching, etc. Si Infrabel dispose bien d'un monopole légal, elle doit, pour assurer un accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, tenir compte des concurrents qu'elle a dans les pays qui entourent la Belgique. Infrabel est investie, en ce qui concerne les chemins de fer, d'une mission semblable à celle de BIAC en ce qui concerne la gestion de l'aéroport: elle doit également être attentive aux questions d'environnement, d'accessibilité pour

De doelstelling in het binnenlands reizigersvervoer is niet alleen het aantal reizigers maar ook het comfort doen stijgen binnen een budgetair keurslijf. Het beheerscontract moet terzake worden uitgevoerd.

In het internationaal reizigersvervoer moeten de aderlatingen van ettelijke miljoenen euro die te wijten zijn aan de participatie van de NMBS in Eurostar en Thalys absoluut worden gestopt, temeer daar de eigen middelen hiervoor moeten worden aangesproken. Deze sector kan immers van geen enkele subsidie genieten. Anderzijds moet op de markt worden ingespeeld omdat er nog veel potentieel is.

Het goederenvervoer, waarop voor het derde jaar het strategisch plan van toepassing is dat poogt zo complementair mogelijk te zijn op het economisch weefsel en de havenactiviteit, evolueert positief. Twee derde van de verliezen zijn reeds weggewerkt. Er is een sociaal akkoord. De samenwerking met de Duitse en Franse spoorwegen is in goede banen geleid.

Het materieel (één locomotief op zeven) is vaak te lang immobiliseerd. Dit is voornamelijk te wijten aan het feit dat teveel verschillende reserveonderdelen moeten worden besteld. Er wordt dan ook gewerkt aan een grotere standardisering.

Op het vlak van de financiën wordt de analytische rapportering zoveel mogelijk verbeterd zodat ook de controle op het budget strenger kan verlopen.

1.3 De heer Luc Lallemand, gedelegeerd bestuurder van Infrabel

Infrabel, dat een openbare dienst verzekert en als dusdanig zowel onafhankelijk moet zijn van de Staat als van de verschillende operatoren, heeft twee soorten opdrachten. De eerste soort is een historische, ze betreft het beheer van de infrastructuur. De tweede is nieuw, ze betreft de tarificatie voor het gebruik van de infrastructuur maar ook de certificering van personeel en materieel. Een en ander moet gebeuren met oog voor het feit dat de schuldgraad moet worden gestabiliseerd. De belangrijkste klant blijft de NMBS. Infrabel stelt ongeveer 14 500 personeelsleden tewerk, waarvan 6 000 voor seingeving, dispatching en zo meer. Infrabel beschikt wel over een wettelijk monopolie maar kan in haar opdracht om een niet-discriminerende toegang tot het spoorwegnet te verzekeren niet voorbijgaan aan de concurrenten in de omliggende landen. Infrabel heeft op het gebied van de spoorwegen een soortgelijke opdracht als BIAC op het gebied van het luchthavenbeheer: het moet ook oog hebben voor het milieu, de

les personnes handicapées, à l'optimisation de l'infrastructure existante et à la standardisation des sillons.

Les prélèvements relatifs à l'utilisation de l'infrastructure s'élèvent à 180 millions d'euros; la participation de l'État atteint environ 400 à 500 millions d'euros; et l'utilisation de l'infrastructure doit être facturée sans marge bénéficiaire. Septante pour cent du budget d'Infrabel sont consacrés à son personnel. La société n'accuse toutefois aucune dette financière à long terme. Ses actifs ont été regroupés dans le Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire.

2.— QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Olivier Chastel (MR) estime que le moment est opportun pour débattre en profondeur de l'avenir du rail en Belgique. Les pouvoirs publics et les trois sociétés SNCB ont conclu un nouveau contrat de gestion et décharge a en outre été donnée aux administrateurs pour les comptes.

Pourquoi, contrairement aux media, la commission n'a-t-elle encore reçu aucune information en la matière?

Quelle est la part d'Eurostar dans les pertes de la SNCB? De quelle manière les frais supplémentaires occasionnés par le TGV, qui sont estimés à 280 millions d'euros, sont-ils pris en compte?

Comment le dossier ABX a-t-il évolué? La perte d'ABX représente 398 millions d'euros du déficit total. Depuis le début, ABX a déjà coûté 1,3 milliard d'euros à la société!

La SNCB-holding serait-elle financièrement saine sans les dettes occasionnées par ABX?

Quels sont les investissements qui seront réalisés au profit de la sécurité et de l'amélioration de l'accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite? Quand les premiers parkings gratuits seront-ils offerts aux navetteurs et quelles sont les gares qui participeront à ce projet?

Quels sont les quatre grands axes qui bénéficieront d'une liaison directe avec Bruxelles? Dans quelles proportions la durée du trajet sera-t-elle réduite?

À quelles conditions et de quelle manière les usagers du rail se verront-ils octroyer une compensation pour les retards? Qu'entend-on à cet égard par «compensation en nature» et par «retards supérieurs à 120 minutes»?

toegankelijkheid voor gehandicapten, de optimalisering van de bestaande infrastructuur en de standaardisering van de rijpaden.

De heffing op het gebruik van de infrastructuur bedraagt 180 miljoen euro, de bijdrage van de Staat ongeveer 400 à 500 miljoen euro, terwijl het gebruik van de infrastructuur zonder winstmarge moet worden gefactureerd. 70% van het budget van Infrabel wordt besteed aan personeel. De maatschappij heeft evenwel geen financiële schuld op lange termijn. De activa werden ondergebracht in het fonds voor spoorweginfrastructuur.

2. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Olivier Chastel (MR) acht de tijd gunstig voor een grondig debat over de toekomst van het spoorvervoer in België. Een nieuw beheerscontract werd afgesloten tussen de overheid en de drie NMBS-vennootschappen en aan de bestuurders werd kwijting verleend voor de rekeningen.

Waarom heeft de commissie, in tegenstelling tot de media, hierover nog geen informatie ontvangen?

Hoeveel bedraagt het aandeel van Eurostar in de verliezen van de NMBS? Op welke wijze worden de bijkomende kosten die door de hst worden veroorzaakt, en die geraamd worden op 280 miljoen euro, in rekening worden gebracht?

Hoe is het dossier-ABX geëvolueerd? Het aandeel van het verlies van ABX in het totale deficit bedraagt 398 miljoen euro. ABX heeft de maatschappij sedert het begin al 1,3 miljard euro gekost!

Zou de NMBS-holding financieel gezond zijn zonder de schulden die door ABX zijn teweeggebracht?

Welke investeringen zullen gebeuren ten voordele van de veiligheid en de verbetering van de toegankelijkheid van stations voor personen met een beperkte mobiliteit? Wanneer zullen de eerste gratis parkeerplaatsen aan pendelaars worden aangeboden en welke stations zullen aan dit project deelnemen?

Op welke vier grote lijnen zal een rechtstreekse verbinding met Brussel tot stand worden gebracht? Hoeveel zal de reistijd worden gereduceerd?

Onder welke voorwaarden en op welke wijze zal een compensatie voor vertragingen aan de treinreizigers toegekend worden? Wat betekent terzake een compensatie «in natura»? Wat wordt bedoeld met het feit dat de vertraging meer dan 120 minuten moet bedragen?

Un partenariat sera-t-il conclu avec les opérateurs ferroviaires étrangers en vue d'améliorer la circulation transfrontalière, notamment avec Lille et Jeumont?

Peut-on déjà avoir l'assurance que les tarifs ne subiront aucune hausse supérieure aux adaptations à l'indice santé?

Les tarifs pratiqués par la SNCB et les sociétés de transport régionales seront-ils intégrés?

Quel sera le montant de la dotation de l'État pour les investissements et l'exploitation?

Les lignes régionales à grande vitesse et le Thalys continueront-ils à exister selon le nouveau contrat de gestion?

En principe, on ne conclut un contrat de gestion que lorsqu'il existe un plan d'entreprise. Dans la pratique, ce n'est pas le cas. Quand la SNCB aura-t-elle un plan d'entreprise?

Comment explique-t-on le fait que l'extension de la gratuité des transports en commun ne porte pas préjudice à la rentabilité de la SNCB?

L'intervenant formule ensuite quelques questions de détail:

- Quand la collaboration entre les secteurs public et privé (CPP) envisagée pour les lignes 161 et 162 et pour l'Eurocap-Rail se concrétisera-t-elle?

- Quelle est l'évolution des travaux du Réseau Express Régional (RER)? Quel sera le schéma d'exploitation du RER?

- Quelle est l'évolution des investissements dans l'atelier des locomotives de Charleroi-Sud?

L'intervenant conclut que l'évolution des transports ferroviaires est positive: il y a une augmentation du transport intérieur et extérieur de voyageurs ainsi que du transport de marchandises; de plus, les sociétés de la SNCB remplissent de mieux en mieux leur tâche.

Comment faut-il interpréter la promesse selon laquelle la SNCB garantira la continuité du service public?

M. Roel Deseyn (CD&V) demande quels sont les desideratas de la SNCB en ce qui concerne le projet «light rail». Sur quels trajets installera-t-on le système «light rail»? Quelle sera l'instance responsable de la sécurité sur ce type de lignes: Infrabel ou les sociétés de transport régionales?

Zal met de buitenlandse treinoperators een partnerschap tot stand worden gebracht om het grensoverschrijdend verkeer met onder meer Rijsel en Jeumont te verbeteren?

Kan nu al de garantie worden verstrekt dat er geen tariefverhogingen komen die hoger zouden zijn dan de aanpassingen aan de gezondheidsindex?

Zullen de tarieven van de NMBS en de gewestelijke vervoersmaatschappijen worden geïntegreerd?

Hoeveel zal de dotatie van de Staat voor de investeringen en de exploitatie bedragen?

Zullen volgens het nieuwe beheerscontract de regionale hogesnelheidslijnen en de Thalys blijven bestaan?

In beginsel wordt een beheersovereenkomst pas afgesloten wanneer er een ondernemingsplan bestaat. In de praktijk is dat niet het geval. Wanneer zal de NMBS een ondernemingsplan hebben?

Wat is de verklaring voor het feit dat de uitbreiding van het gratis openbaar vervoer de rendabiliteit van de NMBS niet in het gedrang brengt?

De spreker formuleert vervolgens enkele detailvragen:

- Wanneer zal de in het vooruitzicht gestelde publiek-private samenwerking (PPS) voor de lijnen 161 en 162 en voor Eurocap-Rail tot stand komen?

- Hoe evolueren de werken voor het Gewestelijk Expresnet (GEN)? Welk exploitatieschema zal voor het GEN gelden?

- Hoe evolueren de investeringen in het atelier voor locomotieven van Charleroi-Zuid?

De spreker besluit dat het spoorvervoer positief evolueert: er is een toename van het binnen- en buitenlandse reizigersvervoer en het goederenvervoer; bovendien geven de NMBS-vennootschappen steeds beter invulling aan hun opdracht.

Hoe dient de belofte dat de NMBS de continuïteit van de openbare dienst zal waarborgen te worden geïnterpreteerd?

De heer Roel Deseyn (CD&V) vraagt naar de desiderata van de NMBS met betrekking tot het «light-rail»-project. Op welke trajecten zal «light-rail» worden ingezet? Welke instantie zal verantwoordelijk zijn voor de veiligheid op dit type van spoorlijnen: Infrabel of de regionale vervoersmaatschappijen?

Continuera-t-on à investir dans les terminaux de marchandises multimodaux dans la région frontalière du sud-ouest de la Flandre et du nord de la France? Quels projets seront élaborés dans ce cadre transfrontalier? Une construction est-elle envisagée sur la base d'une collaboration entre les secteurs public et privé?

Les systèmes de sécurité RTMS et ETCS contribuent-ils à accroître la sécurité du transport ferroviaire? Dans le cadre du développement de l'infrastructure ferroviaire, qui est coordonné au niveau européen, tient-on suffisamment compte de la nécessité d'une compatibilité de ces systèmes de sécurité? DNC Cargo ne consent-elle pas trop peu d'efforts en matière de sécurité, de sorte qu'il n'y a pas de concurrence loyale? Ne conviendrait-il pas de renforcer les normes imposées aux opérateurs de remplacement?

Selon quel calendrier les vieilles locomotives seront-elles remplacées? La scission prévue de la société de transports SNCB n'est pas de nature à favoriser une politique d'investissement cohérente.

De quelle manière la liaison annoncée entre la Flandre occidentale et le Nord de la France, via La Panne, sera-t-elle réalisée? Ce projet doit-il être mis en rapport avec la constatation que la liaison entre Dixmude et La Panne ne s'effectue actuellement que sur une seule voie?

Mme Camille Dieu (PS) souhaite savoir à quel niveau des progrès ont été enregistrés en matière de confort des voyageurs? Quelle forme d'intervention sera accordée en cas de retards? Une suppression de la première classe est-elle envisagée?

Quels sont les efforts consentis pour l'amélioration de l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite? Comment la sécurité des accompagnateurs de train sera-t-elle accrue?

L'attention particulière accordée à l'exploitation des 37 gares principales, exploitation qui relève de la responsabilité de la holding SNCB, signifie-t-elle que l'on investira moins dans les autres gares? Se pourrait-il que certaines petites gares soient fermées.

Est-il bien réaliste de tabler sur la participation de partenaires privés dans les projets de partenariat public-privé, alors que les sociétés de la SNCB doivent stabiliser leur degré d'endettement et ne pourront dès lors elles-mêmes qu'investir des moyens réduits?

De quelle manière seront financés les coûts supplémentaires afférents au TGV? Dispose-t-on de suffisamment de moyens pour effectuer les travaux d'infrastructure?

Zal er verder geïnvesteerd worden in multimodale goederenterminals in de grensstreek van Zuid-West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk? Welke projecten zullen in dat grensoverschrijdende kader worden uitgewerkt? Wordt een PPS-constructie in overweging genomen?

Neemt de veiligheid van het spoorvervoer toe door de veiligheidssystemen RTMS en ETCS? Wordt bij de uitbouw van de spoorinfrastructuur, die op Europees niveau wordt gecoördineerd, voldoende rekening gehouden met de noodzaak van compatibiliteit van die veiligheidssystemen? Doet DNC Cargo niet te weinig inspanningen voor veiligheid, waardoor er geen eerlijke mededinging is? Worden de normen voor alternatieve operatoren niet best verstrengd?

Volgens welk tijdpad zullen de verouderde locomotieven worden vervangen? De geplande opsplitsing van de NMBS Vervoersmaatschappij zal een coherente investeringspolitiek niet bevorderen.

Op welke wijze zal de aangekondigde verbinding van West-Vlaanderen met Noord-Frankrijk via De Panne tot stand worden gebracht? Valt dit project te rijmen met de vaststelling dat het traject Diksmuide-De Panne momenteel slechts over één spoor loopt?

Mevrouw Camille Dieu (PS) wenst te vernemen in welk opzicht vooruitgang werd geboekt op het vlak van het comfort voor de reizigers. Welke vorm van tegemoetkoming zal worden toegekend bij vertragingen? Wordt overwogen om de eerste klasse af te schaffen?

Welke inspanningen worden gedaan voor de verbetering van de toegankelijkheid van stations voor personen met een beperkte mobiliteit? Hoe zal de veiligheid van treinbegeleiders worden verhoogd?

Impliceert de bijzondere aandacht voor de exploitatie van de 37 belangrijkste stations, die tot de verantwoordelijkheid van de NMBS-Holding behoort, dat in de andere stations minder geïnvesteerd zal worden? Bestaat de mogelijkheid dat sommige kleine stations worden gesloten?

Is het wel realistisch om te verwachten dat privé-partners in PPS-projecten zullen stappen in het licht van het feit dat de NMBS-vennootschappen hun schuldgraad moeten stabiliseren en daardoor zelf weinig middelen zullen kunnen investeren?

Op welke manier zullen de meerkosten van de hst worden gefinancierd? Zijn er voldoende middelen om de geplande infrastructuurwerken uit te voeren? Zijn er

ture? Sur le plan de la gestion, existe-t-il de grandes différences entre Thalys et Eurostar? Les arrêts actuels du TGV seront-ils maintenus?

Quel est le calendrier prévu pour les investissements relatifs au RER?

Le plan MOVE, qui prévoit notamment une réduction du nombre d'emplois, sera-t-il intégralement exécuté?

M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang) regrette que la commission n'ait pas encore pu consulter le nouveau contrat de gestion.

Comment évoluera le rôle du Comité consultatif des usagers de la SNCB? Jusqu'à présent, la SNCB a souvent négligé l'obligation de consulter ce Comité sur certaines matières. Les trois entités de la SNCB considéreront-elles le Comité comme un interlocuteur à part entière? L'obligation d'avis doit être respectée, une décision qui déroge à l'avis doit être motivée et le Comité doit avoir la possibilité de commenter ses points de vue au cours de réunions de concertation. Le nouveau contrat de gestion contient-il des dispositions qui étendent les compétences d'avis?

Quelles initiatives peut-on espérer en matière d'intégration tarifaire?

Quels nouveaux systèmes de sécurité seront mis en œuvre et à quel moment? Comment la sécurité dans les gares et dans les trains sera-t-elle améliorée? Le fait qu'à la SNCB, quatre services se partagent les responsabilités en la matière n'est-il pas source d'inefficacité et d'incohérence?

Comment la couverture gsm sera-t-elle améliorée sur le réseau ferroviaire?

Quand les travaux d'infrastructure du Rhin de Fer reprendront-ils?

Mme Hilde Vautmans (VLD) considère que le nouveau contrat de gestion affaiblit les objectifs financiers: la dette ne devrait se stabiliser qu'en 2008. Comment la direction de la SNCB peut-elle garantir qu'elle n'est pas en train de contracter de nouvelles dettes?

L'intervenante plaide en faveur d'une extension des indemnités pour les voyageurs en cas de retard. Dans quelques années, il conviendra d'évaluer la méthode (*Sorry-Pass*) et les conditions (le temps de retard, 15 minutes régulièrement, 120 minutes au total, 30 minutes pour le Thalys) de compensation.

op het vlak van het beheer grote verschillen tussen Thalys en Eurostar? Worden de huidige haltes van de hst behouden?

Wat is het vooropgestelde tijdschema voor de investeringen in het GEN?

Wordt het MOVE-plan, dat onder meer in een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen voorziet, onverkort uitgevoerd?

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang) betreurt dat de commissie vooralsnog geen inzage heeft gekregen in het nieuwe beheerscontract.

Hoe zal de rol van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS evolueren? Tot dusver ging de NMBS vaak voorbij aan de verplichting om dit Comité over bepaalde materies te raadplegen. Zullen de drie NMBS-entiteiten het Comité als een volwaardige gesprekspartner behandelen? De adviesverplichting moet nageleefd worden, een beslissing die van het advies afwijkt dient gemotiveerd te worden en het Comité moet de mogelijkheid krijgen om in overlegvergaderingen haar standpunten toe te lichten. Bevat het nieuwe beheerscontract bepalingen die de adviesbevoegdheid uitbreiden?

Welke initiatieven mogen verwacht worden op het vlak van tariefintegratie?

Welke nieuwe veiligheidssystemen zullen op welk moment geïmplementeerd worden? Hoe zal de veiligheid in de stations en de treinen verbeterd worden? Leidt het feit dat binnen de NMBS vier diensten verantwoordelijkheid dragen in deze problematiek niet tot een aanpak die weinig efficiënt en coherent is?

Hoe zal een beter gsm-bereik op treinen bevorderd worden?

Wanneer zullen de infrastructuurwerken voor de IJzeren Rijn opnieuw opgestart worden?

Mevrouw Hilde Vautmans (VLD) is van oordeel dat in het nieuwe beheerscontract de financiële doelstellingen afgezwakt worden: pas tegen 2008 moet er een schuldstabilisering zijn. Hoe kan de NMBS-top waarborgen dat geen nieuwe schuldenberg wordt opgebouwd?

De spreekster bepleit een uitbreiding van de vergoedingen voor reizigers in geval van vertragingen. Over enkele jaren moeten de methode (een *Sorry-Pass*) en de voorwaarden (de vertragingstijd, regelmatig 15 minuten, in totaal 120 minuten, 30 minuten in de Thalys) van de compensatie geëvalueerd worden.

Quand la quarantaine de terrains qui ont été cédés au Fonds de l'infrastructure ferroviaire par l'arrêté royal du 30 décembre 2004 seront-ils mis sur le marché? La préparation a-t-elle déjà été entamée? Quelle est la valeur présumée de ces terrains? Leur valeur suffira-t-elle pour couvrir les charges d'intérêts découlant des dettes reprises par SNCB Holding? La SNCB doit se concentrer sur sa mission principale et dès lors ne pas intervenir en tant que société immobilière.

L'intervenante plaide enfin pour une réduction de 23 à 26 minutes du temps de parcours entre le Limbourg et Bruxelles.

M. David Lavaux (cdH) estime que l'objectif relatif au nombre de voyageurs (une augmentation de 30% entre 2000 et 2008) a été revu à la baisse: l'on ambitionne à présent une augmentation de 25% du nombre de voyageurs entre 2000 et 2012. Pourquoi l'objectif initial n'a-t-il pas été maintenu?

Un plan d'entreprise sera-t-il encore signé cette année? Introduira-t-on également un plan voyageurs? Le nombre de voyageurs peut-il augmenter en zone rurale si l'offre n'augmente pas?

La direction de la SNCB garantit-elle la survie des lignes moins rentables après la suppression d'un certain nombre de guichets de gare le long desdites lignes? Une réduction de l'offre et des services ne fera-t-elle croître la part de marché des sociétés de transport régionales? Envisage-t-on de recourir au personnel communal pour la vente de billets de train?

Une part importante du Fonds RER – 560 millions d'euros – est transférée à la SNCB Holding. Cela n'implique-t-il pas que ces moyens peuvent être affectés en vue de l'achèvement des lignes TGV? Ne s'agit-il pas, en l'espèce, d'un usage impropre de moyens du Fonds RER? L'administrateur délégué d'Infrabel confirme-t-il que le nouveau matériel roulant pour le RER ne peut être utilisé qu'en Flandre en raison de différences d'infrastructure – à savoir au niveau des quais?

M. Dylan Casaer (sp.a-spirit) demande si le transport gratuit domicile-lieu de travail a déjà fait l'objet d'une évaluation.

L'intervenant retient deux recommandations du rapport des médiateurs de la SNCB:

- La structure tarifaire doit être simplifiée tant pour les voyageurs que pour le personnel de la SNCB, afin d'être la plus claire possible.

Wanneer zullen de veertigtal terreinen die door het koninklijk besluit van 30 december 2004 overgedragen werden aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur op de markt worden gebracht? Is de voorbereiding reeds aan de gang? Wat is de vermoedelijke waarde van die terreinen? Volstaat de waarde voor het dekken van de intrestlasten op de schulden die door de NMBS-Holding werden overgenomen? De NMBS moet focussen op haar kerntaak en derhalve niet als vastgoedmaatschappij optreden.

De spreekster pleit ten slotte voor een verkorting van de reistijd tussen Limburg en Brussel met 23 à 26 minuten.

De heer David Lavaux (cdH) is van oordeel dat de doelstelling met betrekking tot het aantal reizigers (een stijging met 30% tussen 2000 en 2008) afgezwakt werd: er wordt thans gestreefd naar een verhoging met 25% van het aantal reizigers tussen 2000 en 2012. Waarom werd de oorspronkelijke doelstelling niet behouden?

Zal nog dit jaar een ondernemingsplan worden ondertekend? Zal er ook een reizigersplan worden ingevoerd? Kan het aantal reizigers in plattelandsgebieden stijgen indien het aanbod niet toeneemt?

Waarborgt de NMBS-leiding het voortbestaan van de minder rendabele lijnen na de afschaffing van een aantal stationsloketten langs die lijnen? Zal een vermindering van het aanbod en de dienstverlening niet leiden tot een groter marktaandeel van de gewestelijke vervoersmaatschappijen? Wordt het inzetten van personeel van de gemeenten voor de verkoop van treintickets in overweging genomen worden?

Een belangrijk gedeelte van het GEN-Fonds – 560 miljoen euro – wordt overgeheveld naar de NMBS-Holding. Impliceert dit niet dat deze gelden kunnen worden aangewend voor de afwerking van de hst-lijnen? Is dit geen oneigenlijke aanwending van middelen van het GEN-Fonds? Bevestigt de gedelegeerd bestuurder van Infrabel dat het nieuw rollend materieel voor het GEN door verschillen in de infrastructuur – met name de perrons – alleen in Vlaanderen kan gebruikt worden?

De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit) vraagt of reeds een evaluatie werd gemaakt van het gratis woon-werkverkeer.

De spreker onthoudt twee aanbevelingen uit het verslag van de ombudsmannen van de NMBS:

- De tariefstructuur moet zowel voor de reizigers als voor het NMBS-personeel vereenvoudigd worden om zo duidelijk mogelijk te zijn.

– Le service des «objets trouvés» doit mieux fonctionner.

En instaurant un régime de compensation pour les retards, la ponctualité sera pour la première fois considérée comme un élément du contrat de transport conclu entre le voyageur et la société de transport. C'est une évolution importante et positive.

Quand disposera-t-on pour la première fois d'un accès internet sans fil et permanent sur une ligne de train?

Un nouvel horaire sera-t-il mis en service en 2006?

Outre les parkings gratuits, il y a également lieu de prévoir des emplacements gratuits pour les vélos. Une meilleure accessibilité des gares pour les différents modes de transport sera-t-elle étudiée de manière approfondie?

Le pourcentage de voitures hors d'usage – une sur sept – est-il inférieur ou supérieur à celui des pays voisins?

Les régions ont-elles déjà recouru à la possibilité de préfinancement des projets d'infrastructure stratégique?

La SNCB est-elle prête pour la libéralisation européenne du transport de voyageurs à l'échelle européenne?

M. François Bellot (MR) renvoie au transfert de 560 millions d'euros du Fonds RER au Holding SCNB, qui devrait avoir lieu en vertu de la loi-programme actuellement à l'examen. Étant donné que 90 millions d'euros doivent être investis dans les gares et 192 millions d'euros dans les lignes, mais que les surcoûts du TGV atteignent 282 millions d'euros, on peut se demander comment le RER sera financé.

Le holding est responsable de l'exploitation des 37 gares les plus importantes (les gares dans lesquelles transitent plus de 75 000 voyageurs par semaine), alors qu'Infrabel est responsable des plus petites gares. Veillera-t-on à coordonner suffisamment la politique d'exploitation des gares?

À quelles conditions la SNCB pourrait-elle sortir d'Eurostar si elle décidait de ne plus participer à l'exploitation de cette société en raison de ses pertes? Cette décision n'entraînerait-elle pas une importante reprise de dettes?

L'externalisation de l'entretien du matériel roulant est-elle envisagée?

L'utilisation d'herbicides sur les lignes sera-t-elle réduite afin de satisfaire aux principes du développement durable?

– De dienst «gevonden voorwerpen» dient beter te functioneren.

Door de invoering van een compensatieregeling voor vertragingen wordt stiptheid voor het eerst beschouwd als een onderdeel van het vervoerscontract tussen de reiziger en de vervoersmaatschappij. Dit is een belangrijke en positieve evolutie.

Wanneer zal er voor het eerst permanente draadloze internettoegang op een treinlijn zijn?

Zal in 2006 een nieuwe dienstregeling ingevoerd worden?

Naast gratis parkings moet ook werk gemaakt worden van gratis fietsenstallingen. Zal een betere bereikbaarheid van stations voor de verschillende vervoersmodi grondig worden onderzocht?

Ligt het percentage rijtuigen – één op zeven – dat buiten gebruik is hoger of lager dan in de buurlanden?

Hebben de gewesten reeds gebruik gemaakt van de mogelijkheid van prefinanciering van strategische infrastructuurprojecten?

Is de NMBS klaar voor de Europese liberalisering van het reizigersvervoer?

De heer François Bellot (MR) verwijst naar de overdracht van 560 miljoen euro van het GEN-Fonds naar de NMBS-Holding krachtens de op dit ogenblik besproken programmawet. Aangezien 90 miljoen euro moet worden geïnvesteerd in stations en 192 miljoen euro in lijnen, maar de meerkosten voor de hst 282 miljoen euro bedragen, dringt de vraag zich op hoe het GEN zal worden gefinancierd.

De holding wordt verantwoordelijk voor de exploitatie van de 37 belangrijkste treinstations (de stations met meer dan 75 000 reizigers per week), terwijl Infrabel instaat voor de kleinere stations. Zal gewaakt worden over voldoende coördinatie van het exploitatiebeleid van de stations?

Indien de NMBS omwille van de verliezen zou verkiezen om niet langer deel te nemen aan de exploitatie van de Eurostar, onder welke voorwaarden zou een uitstap dan mogelijk zijn? Zou dit niet een belangrijke overname van schulden impliceren?

Wordt de outsourcing van het onderhoud van het roland materieel in overweging genomen?

Zal het gebruik van onkruidverdelgers op de lijnen verminderd worden om aan de beginselen van duurzame ontwikkeling te voldoen?

La clé de répartition 60/40 s'applique-t-elle à chacune des trois entités, en matière d'investissements, ou doit-elle seulement être atteinte au niveau de l'ensemble de ces trois entités?

La SNCB se voit attribuer la possibilité de desservir certaines lignes dont l'exploitation relève du service universel au moyen de bus. Ce principe ne s'applique-t-il qu'aux lignes qui n'existent plus? Ou vaut-il également pour les lignes susceptibles d'être supprimées à l'avenir? Va-t-on, en cas de suppression de petites gares, transporter les voyageurs concernés jusqu'à une gare de plus grande importance? Ou ceux-ci effectueront-ils tout leur trajet en bus? Les nouvelles lignes de bus seront-elles exclusivement prises en charge par les sociétés de transport régionales? Des sociétés privées peuvent-elles également se voir attribuer des responsabilités à cet égard?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) demande pourquoi la période de validité du nouveau contrat de gestion est limitée à trois ans alors que la loi permet qu'elle soit de cinq ans.

Quels accords la SNCB a-t-elle pris avec le ministre compétent en matière de politique tarifaire? Les tarifs seront-ils uniquement indexés? Comment les compensations en cas de retard seront-elles financées?

À combien s'élève le déficit d'exploitation attendu du RER? Comment les déficits seront-ils répartis entre les différentes entités? Est-il exact que le RER ne disposera pas de son propre matériel avant 2010?

Le plan *MOVE* relatif à la période 2002-2007 est-il poursuivi? La possibilité, prévue par ce plan, de remplacer les lignes non rentables par des lignes de bus est-elle maintenue?

L'évolution de nombre d'abonnements de train gratuits a-t-elle une incidence sur le nombre d'abonnements payants? Beaucoup d'entreprises ont-elles opté pour la formule de l'abonnement «gratuit» (dont elles doivent supporter 80% du coût)?

Envisage-t-on scinder encore davantage la SNCB pour la diviser en cinq entités au lieu des trois sociétés actuelles, la société de transport SNCB étant scindée en trois entités distinctes, à savoir le «transport intérieur de voyageurs», le «transport international» et le «transport de marchandises»?

L'intervenant souhaite établir une distinction entre, d'une part, la problématique de la capacité et la question de la modernisation des parkings et, d'autre part,

Geldt de 60/40-verdeling voor investeringen voor elk van de drie afzonderlijke entiteiten of moet deze verdeelsleutel enkel op het niveau van de drie entiteiten samen worden bereikt?

De NMBS krijgt de mogelijkheid om bepaalde trajecten, waarvan de exploitatie tot de universele dienstverlening behoort, te laten bedienen door bussen. Geldt dit enkel voor lijnen die niet meer bestaan of ook voor lijnen die in de toekomst kunnen worden afgeschaft? Opteert men er bij de afschaffing van kleine stations voor om reizigers naar grotere treinstations te brengen of zal hun volledige traject per bus afgelegd worden? Zullen de nieuwe buslijnen uitsluitend door de gewestelijke vervoersmaatschappijen worden bediend of kunnen private maatschappijen ook een verantwoordelijkheid krijgen?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) vraagt waarom de nieuwe beheersovereenkomst slechts voor een periode van drie jaar zal gelden, terwijl de wet een periode van vijf jaar toelaat.

Welke afspraken hebben de NMBS en de bevoegde minister over het tariefbeleid gemaakt? Zullen de tarieven alleen worden geïndexeerd? Hoe zullen de compensaties ingeval van vertraging worden gefinancierd?

Hoeveel bedraagt het verwachte exploitatietekort van het GEN? Hoe zullen de tekorten worden verdeeld over de verschillende entiteiten? Klopt het dat voor het GEN pas vanaf 2010 eigen materieel zal worden ingezet?

Wordt het *MOVE*-plan voor de periode 2002-2007 verder uitgevoerd? Wordt de in dit plan voorziene mogelijkheid om onrendabele lijnen door bussen te vervangen, gevrijwaard?

Heeft de evolutie van het aantal gratis treinabonnementen invloed op het aantal betalende abonnementen? Hebben veel bedrijven voor de toekenning van «gratis» abonnementen gekozen (waardoor zij 80% van de kostprijs moeten dragen)?

Wordt de verdere opsplitsing van de drie NMBS-vennootschappen in vijf entiteiten – waarbij de NMBS Vervoersmaatschappij verder opgesplitst zou worden in een aparte entiteit «binnenlands reizigersvervoer», een aparte entiteit «internationaal vervoer» en een aparte entiteit «goederenvervoer» – overwogen?

De spreker wenst een onderscheid te maken tussen de capaciteitsproblematiek en de modernisering van parkings enerzijds en de toekenning van gratis parkeer-

l'octroi d'emplacements de parking gratuits aux navetteurs. Le fait de mettre l'accent sur les trente-sept plus grandes gares ne risque-t-il pas d'entraver une politique de stationnement adéquate dans les autres gares? Dispose-t-on de moyens suffisants pour développer une politique cohérente à cet égard? A-t-on déjà tiré des conclusions de l'enquête interne récente en ce qui concerne le classement des gares? Quelles seront les premières gares réaménagées?

Le nouveau plan de transport intégré (IC-IR) risque-t-il de n'être établi que fin 2008, et non en 2006?

Les utilisateurs de la ligne ferroviaire développée dans le cadre du projet Diabolo devront-ils payer un supplément lors de l'achat de leur titre de transport? Cette disposition s'appliquera-t-elle uniquement aux voyageurs à destination de l'aéroport ou vaudra-t-elle pour tous les utilisateurs de cette ligne? BIAC participe-t-elle à ce projet?

La SNCB devra, dans les années à venir, consentir d'importants investissements aux abords du port d'Anvers, lequel représente 44% du transport de marchandises. Ce sont surtout un deuxième accès ferroviaire et le tunnel ferroviaire du *Liefkenshoek* qui sont prioritaires. La construction de ce tunnel a-t-elle pris un tel retard que l'infrastructure ne sera prête qu'en 2011 même en cas de préfinancement de la part de la Région flamande? Le tunnel ferroviaire du *Liefkenshoek* sera-t-il d'une quelconque utilité en l'absence de nouvel accès ferroviaire?

La vente de terrains SNCB par la SA Sopima semble rapporter moins que prévu initialement: 300 millions d'euros seraient affectés à la reprise de la dette; l'ajustement budgétaire a ramené ce montant à 200 millions d'euros; mais la part actuellement réalisée n'atteint que cinq millions d'euros. Pourquoi?

3.— RÉPONSES DES ORATEURS INVITÉS

3.1 M. Jannie Haek

1° À propos de la valorisation des terrains de la SOPIMA

Les produits de la vente sont toujours répartis sur deux budgets. Le contrôle budgétaire de 2005 devra procéder à une première évaluation. Pour 2005, il n'y a pas de problème. Les premières répercussions sur les finances de la SNCB sont attendues au plus tôt en 2007.

plaatsen aan pendelaars anderzijds. Levert de klemtoon op de 37 grootste stations geen risico's op voor een adequaat parkeerbeleid in de andere stations? Zijn er voldoende middelen om terzake een coherent beleid te ontwikkelen? Werden reeds conclusies getrokken uit het recent intern gevoerde onderzoek over de rangorde van de treinstations? Welke stations zullen eerst heringericht worden?

Bestaat de kans dat een nieuw omvattend vervoersplan (IC-IR) slechts eind 2008 in plaats van in 2006 wordt opgesteld?

Zullen gebruikers van de spoorlijn die in het raam van het Diabolo-project wordt uitgebouwd een meerprijs moeten betalen voor hun treinticket? Geldt dit enkel voor reizigers met de luchthaven als bestemming of voor alle gebruikers van die lijn? Heeft BIAC terzake een inbreng?

De NMBS moet in de komende jaren veel investeren in de omgeving van de Antwerpse haven, dat een aandeel heeft in 44% van het goederenvervoer. Vooral een tweede spoortoegang en de Liefkenshoekspoortunnel zijn prioritair. Heeft de uitbouw van de Liefkenshoekspoortunnel vertraging opgelopen, waardoor de infrastructuur zelfs met prefinanciering van het Vlaams Gewest pas in 2011 zal klaar zijn? Is de Liefkenshoekspoortunnel nuttig indien de extra spoortoegang er niet komt?

De verkoop van NMBS-terreinen door de NV Sopima lijkt minder te op te leveren dan oorspronkelijk werd vooropgesteld: 300 miljoen euro zou gebruikt worden voor de schuldovertname, de begrotingsaanpassing reduceerde dit bedrag tot 200 miljoen euro, maar intussen werd nog maar 5 miljoen euro gerealiseerd. Wat is hier de oorzaak van?

3. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

3.1 De heer Jannie Haek

1° Over de valorisatie van de SOPIMA-gronden

De opbrengsten van de verkoop worden altijd gespreid over twee begrotingen. De begrotingscontrole van 2005 zal een eerste evaluatie moeten doen. Voor 2005 zijn er geen problemen. De eerste reperiessies op de financiën van de NMBS worden te vroegste in 2007 verwacht.

La valorisation des terrains relève de la compétence de la SOPIMA. Il s'agit uniquement, dans ce cas, des terrains qui n'ont aucune incidence sur le transport ferroviaire. Au besoin, les terrains seront lotis.

2° À propos des surcoûts du TGV estimés à 282 millions d'euros

Tous les moyens prévus pour le TGV – pour un montant total de 3,98 milliards d'euros provenant de la Financière TGV et de 459 millions d'euros provenant des Pays-Bas – seront consacrés au TGV. C'est une estimation qui porte sur un montant maximum. Le holding SNCB fournira ce montant à Infrabel. Il ne sera nullement puisé dans un Fonds RER. Dans 30 ans, l'État le récupérera, charges comprises.

3° À propos du plan de transport

Le contrat de gestion est muet à ce sujet.

4° À propos de la poursuite de la scission de la SNCB

Il n'en est nullement question. On prétend parfois aussi qu'une nouvelle fusion est envisagée.

5° À propos du plan MOVE 2002-2007

Ce plan n'est plus à l'ordre du jour. Il existe un accord social qui prévoit que le personnel – actuellement 38 556 effectifs – sera réduit à 38 000 effectifs d'ici fin 2008. À l'heure actuelle, il est procédé à de nombreux engagements, tant chez Infrabel que pour le matériel roulant.

6° En ce qui concerne les 37 principales gares

La SNCB Holding assure la gestion des 37 principales gares, mais cela ne nous éclaire absolument pas sur le sort réservé aux autres gares. Ce système ne découle pas, non plus, d'un quelconque problème de coordination. Le modèle de gestion d'un aéroport sera appliqué aux grandes gares, tant pour ce qui concerne l'infrastructure et les guichets que pour ce qui est des services aux voyageurs. Le holding examinera, en concertation avec les communes, la meilleure façon de répartir la charge des activités de guichets entre les différentes entités.

De valorisatie van de gronden behoort tot de bevoegdheid van SOPIMA. Het gaat hier om alleen die terreinen die geen invloed hebben op het spoorvervoer. Indien nodig zullen de terreinen in loten worden verdeeld.

2° Over de hst-meerkosten beraamd op 282 miljoen euro

Alle middelen voor de hst – voor een totaalbedrag van 3,98 miljard euro afkomstig van HST-Fin en 459 miljoen euro van Nederland – zullen aan de hst worden besteed. Het is een raming van een maximumbedrag. De NMBS-Holding zal dit bedrag verstrekken aan Infrabel. Het zal geenszins uit het GEN-Fonds worden geput. Over 30 jaar zal de Staat dit inclusief de lasten overnemen.

3° Over het vervoersplan

Hierover staat niets in het beheerscontract.

4° Over de verdere splitsing van de NMBS

Hier is geen sprake van. Er wordt soms ook beweerd dat een nieuwe fusie wordt overwogen.

5° Over het plan MOVE 2002-2007

Dit plan is niet meer aan de orde. Er is een sociaal akkoord, waarbij het personeel – thans 38.556 effectieven – eind 2008 tot 38.000 wordt gereduceerd. Op dit ogenblik gebeuren heel wat aanwervingen, zowel bij Infrabel als voor het rollend materieel.

6° Over de 37 belangrijkste stations

De NMBS-Holding neemt het beheer van de 37 belangrijkste stations voor zijn rekening, maar dit zegt hoe dan ook niets over het lot van de andere stations. Deze regeling spruit ook niet voort uit enig coördinatieprobleem. Het beheersmodel van een luchthaven zal op de grote stations van toepassing zijn, zowel voor wat betreft de infrastructuur en de loketten als de diensten aan reizigers. De holding zal samen met de gemeentes onderzoeken welke loketactiviteiten het best door welke entiteit ten laste worden genomen.

7° En ce qui concerne la durée du contrat de gestion

On n'a pas opté délibérément pour une période triennale plutôt que quinquennale. Les plans quinquennaux doivent trop souvent être adaptés.

8° En ce qui concerne la clé de répartition 60/40

La clé de répartition s'applique à l'ensemble des investissements effectués par les entités de la SNCB, pas par investissement ni par entité.

9° En ce qui concerne la stabilisation de la dette

Entre 2002 et 2007, la dette est reprise par l'État belge. Ensuite, il importe de ne pas dépasser le niveau d'endettement actuel. Ce niveau doit être stabilisé pour 2008. Et les investissements vont bon train dans l'intervalle. La stabilisation du niveau d'endettement est, pour les filiales, la garantie qu'elles ne se retrouveront pas sans le sou mais, d'autre part, aussi le signal qu'elles ne doivent pas escompter du holding qu'il sera toujours là pour faire l'appoint. Des augmentations de capital ont été réalisées au sein des filiales, par exemple dans l'optique du TGV, dont le surcoût – aujourd'hui estimé à un maximum de 282 millions d'euros –, devra être emprunté par le holding. Des provisions doivent également être constituées dans l'optique des régimes de départ anticipé. La situation fera l'objet d'une nouvelle évaluation après 2008.

10° En ce qui concerne la qualité des communications gsm

La qualité des communications gsm dans les trains laissera toujours à désirer. Dans le contexte européen, on a dès lors recours à la technologie Gsm-R. La couverture offerte par Mobistar augmente progressivement conformément au cahier des charges.

11° En ce qui concerne les différents services de sécurité

Il y a un service qui est responsable des bâtiments, un autre qui est responsable des trains et un troisième qui coordonne les deux premiers. La SNCB n'a pas d'emprise sur la police des chemins de fer, ni sur la police locale. On s'efforce néanmoins de coordonner au maximum les activités de ces différents services. Dans les trains, on va augmenter le nombre d'accompagnateurs. Ce contrôle social supplémentaire permettra d'ac-

7° Over de duurtijd van het beheerscontract

Er is niet bewust gekozen voor een drie- veeleer dan voor een vijfjarige periode. Vijfjarenplannen moeten al te vaak worden bijgesteld.

8° Over de 60/40-verdeelsleutel

De verdeelsleutel geldt voor het geheel van de investeringen die door de NMBS-bedrijven worden gedaan, niet per investering en ook niet per entiteit.

9° Over schuldstabilisering

Tussn 2002 en 2007 wordt de schuld overgenomen door de Belgische Staat. Daarna komt het erop aan het huidige schuldenpeil niet te doen toenemen. Tegen 2008 moet dit peil gestabiliseerd worden. Intussen wordt druk geïnvesteerd. Een stabiel peil is een garantie voor de filialen dat ze niet op zwart zaad zullen komen te zitten, maar anderzijds ook het signaal dat ze niet moeten verwachten dat de holding steeds zal bijspringen. Er zijn kapitaalsverhogingen doorgevoerd in de filialen, bijvoorbeeld voor de hst, waarvan de meerkosten – thans geraamd op maximum 282 miljoen euro – door de holding geleend zullen moeten worden. Ook moeten provisies worden aangelegd voor uitstapregelingen. Na 2008 wordt de situatie opnieuw geëvalueerd.

10° Over de kwaliteit van het gsm-verkeer

De kwaliteit van het gsm-verkeer op treinen zal altijd te wensen overlaten. In de Europese context wordt daarom zijn toevlucht genomen tot de gsm-R-technologie. De dekking door Mobistar verhoogt gestaag conform het lastenboek.

11° Over de diverse veiligheidsdiensten

Er is één dienst die instaat voor de gebouwen, één dienst die instaat voor de treinen en één dienst die deze beide diensten coördineert. De NMBS heeft geen greep op de spoorwepolitie noch op de lokale politie. Toch worden de activiteiten van deze onderscheiden diensten zoveel mogelijk gecoördineerd. Er zullen meer treinbegeleiders worden ingezet op de treinen. Deze extra sociale controle zal voor extra veiligheid zorgen. Aan

croître la sécurité. Un rapport a été remis aux ministres de l'Intérieur, de la Justice et des Entreprises publiques, rapport qui prévoit une batterie de mesures visant à accroître la sécurité.

12° En ce qui concerne «Light Rail»

Par le passé, la SNCB n'a vraiment jamais examiné sérieusement l'utilisation de «Light Rail». Aujourd'hui, c'est chose faite. On va établir une liste de toutes les difficultés liées à l'infrastructure, aux normes de sécurité, etc. «Light Rail» est évalué sur le plan de ses mérites pour la SNCB elle-même, pas pour De Lijn.

13° En ce qui concerne ABX

En 2004, ABX a coûté quelque 412 millions d'euros à la SNCB. Les pertes totales d'ABX tournent autour de 1,3 milliard d'euros.

14° En ce qui concerne l'utilisation intérieure des lignes TGV

Selon l'article 20 du contrat de gestion, il faudra prévoir le versement d'éventuelles compensations en vue d'utiliser ces lignes.

15° En ce qui concerne la libéralisation du trafic de voyageurs

Dans le contexte européen, la libéralisation ne figure à l'ordre du jour que pour le trafic international des voyageurs et le transport des marchandises, pas pour le transport intérieur de voyageurs.

16° à propos du Comité des usagers

Il y a une concertation intensive depuis la mise en place de la nouvelle structure. Le Comité des usagers se voit attribuer un nouveau rôle dans la nouvelle structure. Le comité doit désormais, lui aussi, contrôler l'application correcte du contrat de gestion. Depuis deux mois, le Comité reçoit toujours une réponse dans les délais prescrits.

de ministers van Binnenlandse Zaken, van Justitie en Overheidsbedrijven werd een rapport bezorgd dat voorziet in een hele resem maatregelen welke voor een verhoogde veiligheid moeten zorgen.

12° Over «Light Rail»

De NMBS heeft in het verleden het gebruik van «Light Rail» nooit of te nimmer ernstig onderzocht. Dit gebeurt nu wel. Men zal een lijst opstellen van alle moeilijkheden qua infrastructuur, veiligheidsnormen, enzovoorts. «Light Rail» wordt getoetst op zijn merites beoordeeld voor de NMBS zelf, niet voor De Lijn.

13° Over ABX

ABS heeft de NMBS in 2004 412 miljoen euro gekost. De totale verliezen van ABX bedragen om en bij de 1,3 miljard euro.

14° Over het binnenlands gebruik van hst-lijnen

Volgens artikel 20 van het beheerscontract zullen eventuele compensaties moeten worden gestort voor dit gebruik.

15° Over het liberalisering van het reizigersverkeer

De liberalisering is in de Europese context alleen aan de orde voor het internationaal reizigersverkeer en het goederenvervoer, niet voor het binnenlands reizigersverkeer.

16° Over het Comité van Gebruikers

Er is intensief overleg sedert de nieuwe structuur in werking is getreden. Het Comité van Gebruikers wordt in de nieuwe structuur een nieuwe rol toebediend. Het Comité moet mede toezien op de correcte toepassing van het beheerscontract. Het Comité krijgt sedert een tweetal maanden altijd antwoord binnen de voorgeschreven termijnen.

3.2. M. Luc Lallemand

1° à propos du surcoût du TGV, estimé à 282 millions d'euros

Le montant sans cesse cité (282 millions d'euros) est un maximum. À l'heure actuelle, le surcoût ne s'élève en réalité qu'à 86 millions d'euros (3,5 milliards de francs belges de surcoût sur un montant total (en 1996) de 199 milliards de francs belges, ce n'est pas aussi catastrophique que, par exemple, les surcoûts qu'ont générés le Chunnel ou le TGV entre Paris et Lille et qui sont de l'ordre de 35% du montant total initialement prévu!). Les causes de ce surcoût sont d'ordre économique et physique plutôt que d'ordre organisationnel: dans une période de basse conjoncture, les prix peuvent diminuer de 20%, mais dans une période de haute conjoncture, on observe le mouvement inverse; on est aussi souvent confronté à des circonstances imprévues sur le plan géologique, qui font, par exemple, qu'au moment de la construction effective, on se trouve soudainement en présence de sols instables. Or, les réserves pour les «circonstances imprévues» sont limitées. Il arrive aussi parfois que des exigences urbanistiques supplémentaires soient posées, comme cela a été le cas dans la gare de Brecht, ou qu'une infrastructure déterminée doive être modernisée.

2° à propos du partenariat public-privé

Il existe plusieurs projets de partenariat public-privé (PPP).

Le premier projet est le projet «*Diabolo*» visant à améliorer l'accès ferroviaire à l'aéroport de Bruxelles-National. La sortie traverse Brucargo, puis la ligne revient vers Bruxelles; entre Bruxelles et Malines, il faut construire une cinquième et une sixième voie. Le financement par des investisseurs privés a pris du retard en raison d'observations formulées au sujet du cahier des charges. Chaque investisseur calcule, pour lui-même, le ratio risque - rendement. Deux contrats devraient déjà être conclus à la fin de cette année. Les travaux commenceront le 1^{er} janvier 2006. En 2010, les premiers trains devraient pouvoir circuler sur la nouvelle voie. La plus grosse difficulté consiste à concilier la collaboration public-privé avec la stabilisation de la dette. Infrabel paiera un loyer (qui sera imputé à la dotation publique pour l'infrastructure), le tarif sera augmenté de 0,50 % et chaque voyageur en provenance et à destination de Bruxelles-National devra payer une redevance distincte. Le «*Diabolo*» doit être remboursé d'ici 35 à 40 ans. La contribution de BIAC se limite à une collaboration étroite en matière d'assurance de compatibilité. D'un point de

3.2 De heer Luc Lallemand

1° Over de hst-meerkosten beraamd op 282 miljoen euro

Het bedrag – 282 miljoen euro – dat steeds weer opduikt, is slechts een maximum. De meerkosten bedragen in werkelijkheid op dit ogenblik slechts 86 miljoen euro (3,5 miljard Belgische francs meerkosten op een totaalbedrag – in 1996 – van 199 miljard Belgische francs is nog zo rampzalig niet als bijvoorbeeld de meerkosten die de Chunnel en de TGV van Parijs naar Rijsel hebben veroorzaakt, waar de meerkosten 35% meer bedragen dan het oorspronkelijke vooropgestelde totaalbedrag !). De oorzaken zijn veeleer van economische en fysische dan van organisationele aard: in een periode van laagconjunctuur kunnen de prijzen met 20% afnemen, maar in een periode van hoogconjunctuur heeft de omgekeerde beweging plaats; men heeft vaak ook te kampen met onvoorziene omstandigheden op geologisch vlak bijvoorbeeld, waar men bij de effectieve constructie plots geconfronteerd kan worden met onstabiele gronden. De reserves voor «onvoorziene omstandigheden» zijn beperkt. Soms worden bijkomende stedenbouwkundige eisen gesteld, zoals het geval is geweest in het station van Brecht, of dient een bepaalde infrastructuur te worden gemoderniseerd.

2° Over de publiek-private samenwerking

Er zijn verscheidene projecten van publiek-privaat partnerschap (PPP).

Het eerste betreft de «*Diabolo*» die de spoortoegang tot Brussel-Nationaal moet verbeteren. De uitgang loopt over Brucargo, de lijn loopt terug naar Brussel; tussen Brussel en Mechelen moet een vijfde en een zesde spoor worden aangelegd. De financiering door privé-investeerders heeft vertraging opgelopen door het feit dat opmerkingen werden geformuleerd op het lastenboek. Elke investeerder berekent voor zichzelf de ratio tussen risico en rendement. Twee contracten zouden reeds eind dit jaar worden afgesloten. Met de werken wordt op 1 januari 2006 gestart. In 2010 zouden de eerste treinen over het nieuwe spoor kunnen rijden. De voornaamste moeilijkheid bestaat erin de publiek-private samenwerking te verzoenen met de stabilisering van de schuld. Infrabel zal een huur betalen (die zal worden aangerekend op de publieke dotatie voor infrastructuur), het tarief zal met 0,50% worden verhoogd en iedere reizigers van en naar Brussel-Nationaal zal een aparte vergoeding dienen te betalen. Over 35 à 40 jaar moet de «*Diabolo*» terugbetaald zijn. De inbreng van BIAC beperkt zich tot een nauwe samenwerking inzake het ver-

vue financier, BIAC ne supporte cependant aucune charge, car il s'agit d'un investissement purement ferroviaire.

Le deuxième grand projet résulte d'une décision du Comité de concertation du 10 décembre 2004. Les gouvernements fédéral et régionaux ont sélectionné 4 plus 2 projets PPP. Des bureaux de consultance devront réaliser des études de faisabilité, car les projets doivent être conciliables avec l'économie locale, surtout au port d'Anvers et à Zeebrugge. Il s'agit d'investissements dans le tunnel du «*Liefkenshoek*», dans la gare de formation de Zeebrugge, dans un terminal de marchandises de Bruxelles ainsi que de quelques micro-investissements.

3° À propos du financement du RER

Le financement de l'infrastructure du RER se poursuit comme prévu. Pour la liaison Watermael-Josaphat-Schuman, les lignes Bruxelles-Namur et Bruxelles-Flandre, tous les permis de bâtir ont été délivrés. Pour les lignes 124, 50A et 161, les procédures d'expropriation ont été entamées. Sur les deux premières lignes, les travaux débiteront 6 à 12 mois après l'obtention du permis de bâtir. Sur la ligne 161, les travaux commenceront début 2006.

4° En ce qui concerne la sécurité des lignes

Sans trop entrer dans les détails, car cette problématique fait appel à des technologies très complexes: sur les nouvelles lignes, notamment sur la ligne 1 entre Bruxelles et la frontière française, un système français a été installé durant les années 96-97. Sur la ligne 2, qui relie Louvain à Liège et sur la ligne 96N (la «*dorsale wallonne*»), le système TBL-2 est en service. Un système européen (ETCS-2) est également utilisé, et garantit le même niveau de sécurité que les dispositifs précités. Il va de soi qu'il faut toujours veiller à la compatibilité avec le matériel roulant. Mille huit cents signaux ont déjà été adaptés. Équiper l'ensemble du réseau avec le système ETCS-2 nécessiterait des investissements beaucoup trop élevés.

5° En ce qui concerne la réactivation du Rhin de Fer

La réactivation du Rhin de Fer est une bonne nouvelle pour le Groupe SNCB, en particulier eu égard à la réalisation du tunnel ferroviaire du *Liefkenshoek*, du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers et du deuxième accès à la frontière. Le Groupe SNCB analyse actuellement les conséquences financières et juridiques de l'arbitrage opéré les derniers mois.

zeker van compatibiliteit. Financieel echter draagt BIAC geen enkele last daar het een zuivere spoorinvestering betreft.

Het tweede grote project spruit voort uit een beslissing van het Overlegcomité van 10 december 2004. De federale en de gewestregeringen hebben 4 plus 2 PPP-projecten geselecteerd. Consultbureau's zullen haalbaarheidstudies moeten doen omdat de projecten moeten sporen met de plaatselijke economie, voornamelijk van de Antwerpse haven en in Zeebrugge. Het betreft investeringen in de Liefkenshoektunnel, in het vormingsstation te Zeebrugge, in een goederenterminal te Brussel en voorts nog enkele micro-investeringen.

3° Over de financiering van het GEN

De financiering van de GEN-infrastructure gaat door zoals gepland. Voor de verbinding Watermaal-Josaphat-Schuman, de lijnen Brussel-Namen en Brussel-Vlaanderen zijn alle bouwvergunningen afgeleverd. Voor lijnen 124, 50A en 161 zijn de onteigeningsprocedures gestart. Op de twee eerste lijnen zal met de werkzaamheden worden gestart 6 à 12 maand na het afleveren van de bouwvergunning. Op lijn 161 worden de werkzaamheden begin 2006 aangevangen.

4° Over de veiligheid van de lijnen

Zonder al te zeer in detail te willen treden, daar het hier zeer ingewikkelde technologieën betreft: op de nieuwe lijnen, onder meer op lijn 1 tussen Brussel en de Franse grens werd in de jaren 96-97 een Frans systeem geïnstalleerd. Op lijn 2 tussen Leuven en Luik en op lijn 96N – de zogeheten «*dorsale wallonne*» (Waalse as) – is het systeem TBL-2 in gebruik. Er is ook nog een Europees systeem – ETCS-2 – in gebruik dat hetzelfde veiligheidsniveau garandeert als de voornoemde systemen. Er moet uiteraard steeds worden gelet op de compatibiliteit met het rollend materieel. Reeds 1.800 seinen werden aangepast. Indien men het gehele net met ETCS-2 zou willen uitrusten zou dit al te veel investeringen vergen.

5° Over de reactivering van IJzeren Rijn

De reactivering van de IJzeren Rijn is goed nieuws voor de NMBS-Groep, vooral in het licht van de realisatie van de Liefkenshoektunnel, de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de tweede toegang tot de grens. De NMBS-Groep analyseert op dit ogenblik de juridische en financiële gevolgen van de arbitrage van afgelopen maand.

6° En ce qui concerne le préfinancement et le cofinancement

Depuis l'accord de coopération en la matière du 11 octobre 2001, cette technique n'a pas été utilisée, bien qu'elle puisse s'avérer souhaitable pour le financement des travaux du tunnel du *Liefkenshoek*.

7° Sur l'utilisation d'herbicides

Le recours massif aux herbicides est malheureusement indispensable pour l'entretien des talus. Néanmoins, pour limiter les effets négatifs sur l'environnement, une convention a été conclue avec l'organisation *Natuurpunt*, qui assurera la gestion écologique des talus ferroviaires pour le compte d'Infrabel. Dans la région d'Ypres, cette initiative représente un montant de 6 000 à 8 000 euros. Il s'agit bien entendu d'un projet pilote qui mérite d'être étendu à d'autres sites.

1.3 M. Marc Descheemaecker

1° À propos de la part d'Eurostar dans la perte

Compte tenu du fait que la SNCB ne possède que 5% des parts d'Eurostar, la perte s'élève quand même encore à 27 millions d'euros. Il existe un déséquilibre entre les investissements (10%) et les recettes (5%). Fin 2005, la situation sera réévaluée.

2° À propos des quatre gares qui seront directement reliées à Bruxelles

Il faudra encore attendre quelques mois pour que le choix soit définitivement fait. Mais il n'est pas besoin d'être prophète pour prédire que deux gares se trouveront en Wallonie et deux autres en Flandre.

3° À propos des compensations en cas de retard

La règle selon laquelle une compensation est due si le train a régulièrement 15 minutes de retard, ou au total 120 minutes de retard, est déjà critiquée actuellement, alors que la SNCB est la première société à appliquer une telle règle. Le principe d'une compensation en nature est meilleur que celui d'une compensation financière. Ce dernier système est déjà appliqué pour le Thalys, mais, en l'occurrence, le billet est également beaucoup plus cher. Les règles relatives au 'Sorry-Pass' sont soumises au

6° Over pre- en cofinanciering

Sedert het samenwerkingsakkoord terzake van 11 oktober 2001 werd geen beroep gedaan op deze techniek, ofschoon dit wel wenselijk zou zijn voor de financiering van de werkzaamheden aan de Liefkenshoektunnel.

7° Over het gebruik van onkruidverdelgers

Voor het onderhoud van taluds is helaas het massaal gebruik van onkruidverdelgers noodzakelijk. Om evenwel de negatieve impact op het milieu te beperken, werd een conventie afgesloten met de organisatie «Natuurpunt» die het ecologisch bermbeheer verzorgt voor rekening van Infrabel. In het leperse gebeurt dat voor een bedrag van 6 à 8 000 euro. Uiteraard betreft het hier een proefproject dat ook elders navolging verdient.

3.3 De heer Marc Descheemaecker

1° Over het aandeel van Eurostar in het verlies

Rekening houdend met het feit dat de NMBS slechts voor 5% participeert in Eurostar, loopt het verlies toch nog op tot 27 miljoen euro. Er is een onevenwicht tussen de investeringen (10%) en de opbrengsten (5%). Eind 2005 wordt de toestand opnieuw geëvalueerd.

2° Over de vier stations die een rechtstreekse verbinding met Brussel zullen hebben

Men zal nog enkele maanden moeten wachten alvorens de keuze definitief valt. Men moet echter geen profeet zijn om te voorspellen dat twee stations in Vlaanderen en twee andere in Wallonië zullen liggen.

3° Over de compensaties ingeval van vertraging

De regel dat een compensatie verschuldigd is indien de trein regelmatig 15 minuten vertraging heeft of in totaal 120 minuten, wordt nu al bekritiseerd terwijl de NMBS de eerste maatschappij is om dergelijke regel te hanteren. Het principe van een compensatie in natura is beter dan een geldelijke compensatie. Dit laatste systeem geldt bij Thalys, maar daar is het biljet ook veel duurder. De regels inzake de 'Sorry-Pass' zijn voorgesteld aan de voogdijminister. Er wordt gestreefd naar

ministre de tutelle. On cherche un système simple, qui ne viendra pas grossir les files d'attente devant les guichets.

4° À propos de la collaboration en matière de trafic frontalier

Le contrat de gestion prévoit l'amélioration de 8 lignes sur les plans technique et tarifaire. La ligne Mons-Valenciennes sera réouverte au transport de marchandises. Pour la ligne en direction de La Panne, il faut en effet tenir compte du fait qu'il n'y a qu'une seule voie. Il s'agit d'utiliser cette ligne unique à des moments différents.

5° En ce qui concerne le niveau tarifaire

Quatre éléments distincts ont une influence sur le niveau des tarifs, parmi lesquels la compensation de l'inflation (l'indice santé) et le bonus de ponctualité sont les principaux. Une augmentation tarifaire annuelle de 3 à 4% est possible. D'autres tarifs ne peuvent être augmentés que moyennant l'accord du ministre de tutelle et pourvu que la SNCB prouve qu'elle crée une plus-value. La dotation n'est majorée qu'en fonction de l'augmentation objective des coûts tels que la TVA, les sillons, etc.

6° En ce qui concerne la satisfaction des usagers

Elle a atteint un niveau historique. La livraison des voitures à deux niveaux M6 est maintenant terminée. Elles accroîtront encore davantage le confort.

7° En ce qui concerne le schéma d'exploitation du RER

Il comporte trois phases: d'abord, le matériel rénové est mis en service (ce qui ne demande pas d'investissements spécifiques), ensuite les fréquences sont établies et, enfin, l'infrastructure (quais etc.) est adaptée là où c'est nécessaire.

8° En ce qui concerne le terminal de marchandises pour le Nord de la France

Le terminal de Courtrai est exploité par une entreprise privée liée au port d'Anvers mais desservie par la SNCB. La SNCB a toujours un intérêt direct ou indirect.

een eenvoudig systeem dat de rijen wachtenden voor de loketten niet aandikt.

4° Over de samenwerking inzake grensverkeer

Het beheerscontract voorziet in de verbetering van 8 lijnen op technisch en tarifair vlak. De lijn Bergen-Valenciennes wordt opnieuw opengesteld voor het vrachtvervoer. Voor de lijn naar De Panne moet inderdaad rekening gehouden worden met het enkel spoor. Het komt erop aan dat enkel spoor op verschillende tijdstippen te gebruiken.

5° Over het tariefniveau

Er zijn vier verschillende elementen die een invloed hebben op de hoogte van de tarieven. Daarvan zijn de compensatie van de inflatie (de zogeheten «gezondheidsindex») en de bonus voor stiptheid de voornaamste. Per jaar is een tariefverhoging van 3 à 4% mogelijk. Andere tarieven mogen slechts worden verhoogd indien de voogdijminister akkoord gaat en de NMBS aantoon dat ze een meerwaarde creëert. De dotatie wordt slechts verhoogd naargelang van de objectieve verhoging van kosten zoals de BTW, de rijpaden, enzovoorts.

6° Over de klantentevredenheid

Deze heeft een historisch record bereikt. De M6-dubbeldekkers zijn intussen geleverd. Ze zullen het comfort nog verhogen.

7° Over het exploitatieschema van het GEN

Er zijn drie fasen: eerst wordt het vernieuwd materieel ingezet (dit vergt geen specifieke investering), dan worden de frequenties op punt gesteld en ten slotte wordt de infrastructuur (perrons en dies meer) waar nodig aangepast.

8° Over de goederenterminal voor Noord-Frankrijk

De terminal in Kortrijk wordt geëxploiteerd door een privébedrijf dat gelieerd is aan de Antwerpse haven maar bediend wordt door de NMBS. Steeds heeft de NMBS een rechtstreeks of indirect belang.

9° En ce qui concerne le renouvellement du matériel roulant

Bien qu'il ne puisse plus être utilisé pendant un demi-siècle encore, le matériel roulant ne doit pas pour autant être renouvelé dans l'urgence. Les locomotives au diesel seront affectées au tri dans le port d'Anvers et aux lignes à destination des Pays-Bas et de l'Allemagne. Les dernières seront livrées la semaine prochaine. Il a été question de 180 locomotives du type 14. Cette quantité est excessive. Un maximum de 40 locomotives est envisagé, ce qui représente un montant total de 180 millions d'euros. À aucun moment, la SNCB n'a procédé à une étude en vue de déterminer les besoins de l'entreprise en matière de matériel roulant. On commence seulement à élaborer une stratégie globale, intégrant également le RER. L'objectif est d'obtenir une combinaison de locomotives électriques (pour le trafic intérieur) et de locomotives diesel (qui peuvent être considérées comme les meilleurs locomotives polycourantes qui existent). Il convient de noter que le Rhin de Fer n'est pas électrifié.

10° En ce qui concerne la poursuite de la scission de la SNCB

Il n'est pas question d'approfondir la filialisation ni la privatisation de la SNCB. Le transport des marchandises fait partie des tâches centrales de la SNCB. Un modèle de production intégré sera par contre bel et bien mis en place.

11° En ce qui concerne la capacité

Le fait qu'une locomotive sur sept est hors service s'explique notamment par le modèle industriel utilisé. Si l'on pouvait travailler avec deux équipes, il y aurait bien moins de matériel roulant hors service. À B-Cargo on a compté jusqu'à 17% de matériel roulant immobilisé. Ce pourcentage est aujourd'hui ramené à 9%. Partout on tend à augmenter la capacité sans procéder à des investissements supplémentaires.

12° En ce qui concerne la fermeture de gares

Les 41 gares dont il a été affirmé en 2004 qu'elles allaient être fermées, sont toujours ouvertes. Tout cela est cohérent avec l'objectif visant à réaliser 25% de trains-kilomètres en plus. De la même manière qu'une chaîne de magasins ne va pas réduire le nombre de ses points de vente au moment où elle veut augmenter son chiffre d'affaires, la SNCB ne fermera pas davan-

9° Over de vernieuwing van het rollend materieel

Het rollend materieel gaat geen halve eeuw meer meedraaien, maar het is evenmin aan vernieuwing toe. Diesellocomotieven zullen worden ingezet om te rangeren in de Antwerpse haven en op de lijnen naar Nederland en Duitsland. De laatste worden volgende week geleverd. Er is sprake geweest van 180 locomotieven van het type 14. Dat zijn er teveel. Er wordt een maximum van 40 locomotieven overwogen voor een totaalbedrag van 180 miljoen euro. De NMBS heeft nooit ofte nimmer een studie ondernomen om de behoeften van de NMBS inzake rollend materieel te kennen. Pas nu wordt een globale visie ontwikkeld waarin ook het GEN wordt geïntegreerd. Er wordt gestreefd naar een mix van elektrische locomotieven (voor binnenlands vervoer) en diesellocomotieven (welke kunnen beschouwd worden als de beste meerspannige locomotieven die er zijn). Het verdient vermelding dat de IJzeren Rijn niet geëlektrificeerd is.

10° Over de verdere splitsing van de NMBS

Er is sprake van verdere filialisering noch van privatisering. Het goederenvervoer behoort tot de kernaftaken van de NMBS. Wel komt er een geïntegreerd productiemodel.

11° Over de capaciteit

Het feit dat één locomotief op zeven buiten gebruik is, ligt ook aan het gehanteerde industrieel model. Indien twee ploegen konden worden ingezet, zou veel minder rollend materieel buiten gebruik zijn. In de cago was tot 17% van het rollend materieel geïmmobiliseerd. Dit percentage is thans gereduceerd tot 9%. Overal wordt gestreefd naar capaciteitsverhoging zonder bijkomende investeringen.

12° Over de sluiting van stations

De 41 stations waarvan in 2004 werd beweerd dat ze zouden worden gesloten zijn nog altijd niet gesloten. Een en ander spoort met de doestelling 25% meer trein-kilometer te realiseren. Net zo min als dat een winkelketen zijn aantal verkooppunten gaat reduceren op het ogenblik dat het zijn omzet wil verhogen, zal de NMBS nog meer stations sluiten. De biljettenverkoop zal al-

tage de gares. La vente de billets sera confiée à des tiers uniquement là où la SNCB n'est pas en mesure d'assurer elle-même cette vente. Bien entendu, les nouvelles technologies, dont l'internet, doivent être intégrées le plus possible dans cette procédure de vente.

13° En ce qui concerne le plan «New Passengers»

Ce plan prévoit l'intégration de tous les services aux voyageurs dès lors qu'Infrabel assure encore des services dans certaines gares. Un modèle de production unique sera mis au point afin de servir le consommateur, qu'il se trouve dans une grande ou une petite gare.

14° En ce qui concerne l'Internet sans fil dans le train

Des tests sont actuellement en cours sur la ligne Bruxelles-Ostende afin de vérifier la couverture, parce que cette ligne est la plus longue. En ce domaine, la SNCB n'a pas attendu le contrat de gestion. Le défi à relever est d'utiliser une technique câblée qui ne modifie pas le profil de hauteur des trains. La solution d'une coupole sur le toit du train est exclue.

15° En ce qui concerne le plan de transport

Le plan de transport IC-IR sera chaque fois revu en 2006, 2008, 2010 et 2012. La SNCB n'apportera toutefois pas de changement pour le plaisir. Elle veut accoutumer le voyageur à un certain rythme. La maladresse manifeste de la SNCB, lorsqu'il s'agit d'apporter des modifications radicales en la matière, s'est déjà avérée par le passé.

16° En ce qui concerne l'externalisation de l'entretien

La SNCB occupe 6 000 membres de personnel et dispose de nombreux ateliers, dont on tente d'augmenter la productivité. L'entretien ne sera dès lors plus confié à des tiers, ainsi que cela s'est fait par le passé.

17° En ce qui concerne la continuité du service.

Conformément à l'article 1^{er} du contrat de gestion, la SNCB se focalisera notamment sur la continuité des services.

leen aan derden worden toevertrouwd waar de NMBS zelf niet in staat is in te staan voor deze verkoop. Uiteraard moeten de nieuwe technologieën – waaronder internet – zoveel mogelijk bij deze verkoop worden ingeschakeld.

13° Over het «New Passengers»-plan

Dit plan voorziet in de integratie van alle diensten aan reizigers omdat Infrabel ook nog diensten levert in een aantal stations. Er wordt één enkel productiemodel op puntgesteld om de consument te dienen of deze zich nu in een groot of in een klein station bevindt.

14° Over draadloos surfen op internet op de trein

Er worden testen uitgevoerd op de lijn Brussel-Oostende, omdat deze de langste is, om de dekking na te gaan. Hiervoor heeft de NMBS niet gewacht op het beheerscontract. De uitdaging bestaat erin een verkabelde techniek te hanteren die het hoogteprofiel van de treinen niet wijzigt. Een geschutskoepel bovenop de trein is uit den boze.

15° Over het vervoersplan

In 2006, 2008, 2010 en 2012 wordt het vervoersplan IC-IR steeds weer opnieuw bekeken. De NMBS gaat evenwel geen wijzigingen doorvoeren om te wijzigen. Het wil de treingebruiker gewend maken aan een zeker ritme. In het verleden is gebleken hoe slecht de NMBS omspringt met radicale wijzigingen terzake.

16° Over het uitbesteden van het onderhoud

De NMBS beschikt over 6 000 personeelsleden en veel werkplaatsen, waarvan getracht wordt de productiviteit te verhogen. Het onderhoud zal dan ook niet meer aan derden worden uitbesteed dan vroeger het geval was.

17° Over de continuïteit van de dienstverlening

Artikel 1 van het beheerscontract stelt inderdaad: «De NMBS zal zich richten op ... onder meer de continuïteit van de diensten».

Il s'agit d'une obligation de moyens, et non d'une obligation de résultats. C'est l'expression de l'objectif. Cela comporte à tout le moins un agenda caché consistant, par exemple, à restreindre le droit de grève.

Le rapporteur,

Dylan CASAER

Le président,

Francis VAN DEN EYNDE

Dit is een middelenverbintenis, geen resultaatsverbintenis. Het is de uitdrukking van een streefdoel. Het bevat allerm minst een verborgen agenda om bijvoorbeeld het stakingsrecht terug te schroeven.

De rapporteur,

Dylan CASAER

De voorzitter,

Francis VAN DEN EYNDE