

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

49e ZITTINGSPERIODE

GEWONE ZITTING 1998-1999

HANDELINGEN VAN DE OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

31/03/1999

C 785 Infrastructuur, Verkeer
en Overheidsbedrijven

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

49e LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

ANNALES DES RÉUNIONS PUBLIQUES DE COMMISSION

31/03/1999

C 785 Infrastructure, Communications
et Entreprises publiques

Sommaire

Mercredi 31 mars 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES - C 785

Question orale de M. Joos Wauters au ministre des Transports sur "les prises de mesures le long de la ligne 54 à Willebroek" (n° 2159)

orateurs : MM. **Wauters, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Didier Reynders au premier ministre sur "la stratégie commune éventuelle de La Poste et de la SNCB dans le secteur colis" (n° 2169)

(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)

orateurs : MM. **Reynders, Daerden**, ministre des Transports

Inhoud

Woensdag 31 maart 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - C 785

Mondelinge vraag van de heer Joos Wauters aan de minister van Vervoer over "opmetingen aan spoorlijn 54 te Willebroek" (nr. 2159)

sprekers : de heren **Wauters, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Didier Reynders aan de eerste minister over "de eventuele gemeenschappelijke strategie van De Post en de NMBS in de sector van het pakjesvervoer" (nr. 2169)

(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)

sprekers : de heren **Reynders, Daerden**, minister van Vervoer

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 31 MARS 1999

PRÉSIDENCE de
M. Schellens

La séance est ouverte à 10.07 heures.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 31 MAART 1999

VOORZITTER :
De heer Schellens

De vergadering wordt geopend om 10.07 uur.

Mondelinge vraag van de heer Joos Wauters aan de minister van Vervoer over "opmetingen aan spoorlijn 54 te Willebroek" (nr. 2159)

Question orale de M. Joos Wauters au ministre des Transports sur "les prises de mesures le long de la ligne 54 à Willebroek" (n° 2159)

De **voorzitter** : De heer Joos Wauters heeft het woord.

De heer **Joos Wauters** (ECOLOGALEV) : Mijnheer de voorzitter, omtrent spoorlijn 54 en de spoorwegbrug op die lijn te Willebroek is er al heel wat te doen geweest. Men wil immers een dubbele doorvaart op het zeekanaal organiseren.

De minister werd over deze kwestie vorige week reeds ondervraagd door een aantal collega's, maar door mijn afwezigheid wegens ziekte kon mijn vraag spijtig genoeg niet aan deze vragen worden toegevoegd.

Mijn vraag gaat echter ook iets verder dan de problematiek van de brug. Van buurtbewoners heb ik vernomen dat er een grote equipe landmeters aan het werk is. Het zou me verwonderen dat die enkel en alleen wordt ingezet voor metingen omtrent de spoorwegbrug. Bij navraag blijken deze landmeters personeelsleden van de NMBS te zijn. Ik mag dus aannemen dat zij werken in opdracht van deze laatste en dat de spoorwegbrug inderdaad een element vormt van hun opdracht.

Ik zou echter inzage willen in de plannen om na te gaan of er al dan niet is voorzien in een aansluiting voor de bestaande industrieterreinen in de regio. Op die industrieterreinen is er nogal wat economische activiteit en het zou dus goed zijn dat het spoorvervoer er opnieuw zou worden ontwikkeld. Daarmee zou de goede gewoonte in ere worden hersteld om industriële en commerciële activiteiten zoveel als mogelijk te doen aansluiten op het spoorwegnet.

Is de minister op de hoogte van deze metingen ? In welk plan passen ze ? Welke doelstellingen heeft het plan ? Aan welke beleidsbeslissingen geeft het uitvoering ? Tegen wanneer zal dat plan worden gerealiseerd ?

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft mij laten weten dat de metingen op lijn 54 te Willebroek passen in het project voor de aanleg van een nieuwe trimodale containerterminal.

De realisatie van de plannen in het algemeen en van de uit te voeren spoorwegwerken in het bijzonder, kan alleen gebeuren op basis van de resultaten van de aan de gang zijnde metingen.

De **voorzitter** : De heer Joos Wauters heeft het woord.

De heer **Joos Wauters** (ECOLOGALEV) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn bondig, maar niet onbelangrijk antwoord. De opmetingen vinden dus eigenlijk plaats met het oog op de aanleg van een zeehavencontainerterminal waarover tot nog toe nog geen enkele beslissing werd genomen.

Het Vlaams Gewest en de Maatschappij voor het zeekanaal leveren op dit ogenblik enorme inspanningen om de vier kilometer zeekanaal tot Willebroek te benutten voor de aanleg van een terminal, maar ik vraag mij af welk beleid de federale overheid terzake wenst te voeren.

Zal de NMBS zich gewoonweg inpassen in een project dat haar door anderen wordt opgelegd ?

Welk standpunt huldigt de minister terzake op herhaalt hij alleen wat anderen hem voorhouden ?

Le **président** : La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre : Comme je vous l'ai dit, ils procèdent à des mesurages en fonction de la construction du nouveau terminal. Quand ceux-ci seront terminés, nous serons mieux à même de prendre des décisions. Je pense que vous posez vos questions trop tôt. Vous avez un sens aigu de l'anticipation. Comment voulez-vous que je vous réponde ? Nous n'en sommes encore

Daerden

qu'au premier mesurage. Les mesurages ne sont pas encore terminés et vous me demandez déjà ce que nous allons faire ! Je l'ignore. Attendons d'abord les mesurages !

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Didier Reynders au premier ministre sur "la stratégie commune éventuelle de La Poste et de la SNCB dans le secteur colis" (n° 2169)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

Mondelinge vraag van de heer Didier Reynders aan de eerste minister over "de eventuele gemeenschappelijke strategie van De Post en de NMBS in de sector van het pakjesvervoer" (nr. 2169)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Le président : La parole est à M. Didier Reynders.

M. **Didier Reynders**, président du groupe PRL-FDF : Monsieur le président, j'ai en effet posé une question au premier ministre, qui concernait également le vice-premier ministre, mais si M. Daerden peut me fournir la réponse, je m'en réjouis.

La question porte effectivement sur les stratégies de La Poste et de la SNCB dans la gestion du secteur des colis, qui sont parfois difficiles à comprendre. C'est la raison pour laquelle je m'étais adressé au premier ministre, puisque les entreprises concernées sont sous la tutelle de deux ministres différents. Or, chacun sait que deux ministres peuvent avoir un point de vue différent. Dans ce cas, il vaut mieux s'adresser au premier ministre, mais je présume qu'ici, l'unité règne au sein de la trinité constituée par le premier ministre, le vice-premier ministre et le ministre des Transports, puisque c'est ce dernier qui me répond.

L'administrateur délégué de La Poste avait évoqué, en commission de l'Infrastructure, son intention de rechercher des synergies de partenariat, dans le cadre des pistes dégagées par l'audit externe, dans le but de maintenir La Poste en position concurrentielle au sein des services postaux libéralisés.

Le premier ministre m'a confirmé, hier, en séance plénière son intention d'orienter une partie des services postaux vers une privatisation plus large. Dès lors, la recherche de partenaires n'est pas à exclure.

M. Bastien avait également évoqué les contacts entre La Poste et la SNCB à propos d'ABX, en faisant remarquer que notre pays est le seul où La Poste a la responsabilité des colis postaux alors que leur distribution est assurée par une autre société. On parle d'ABX, mais il s'agit en fait de la SNCB, puisque cette société n'existe pas en tant que telle, mais est simplement le nom commercial d'un département de l'entreprise ferroviaire.

M. Bastien avait d'ailleurs imaginé la constitution d'une filiale commune avec le transport ferroviaire pour les colis de 2 à 30 kilos. Déjà à l'époque, M. Bastien ajoutait "si l'actionnaire le décide". Or, l'actionnaire principal à La Poste, celui qui peut définir les orientations, c'est l'Etat.

Du côté de la SNCB, on a assisté à une débauche d'énergie dans des rachats d'entreprises : acquisition d'une entreprise de transport de colis en Allemagne (THL) pour un montant de 300 millions de Deutsche Mark, suivie par une seconde opération aux Pays-Bas (KHH) et une troisième tentative auprès de la SA Mory, qui n'a pas abouti à cause de la réalisation au sein de l'entreprise d'un "management buy-out" ou, en tout cas, d'un "employee buy-out", grâce au soutien de fonds d'investissement britanniques. C'est ainsi que la SNCB n'a pas pu étendre son empire de transport de colis, à l'exception de l'Allemagne et des Pays-Bas, au-delà de nos frontières, notamment vers la France. Néanmoins, la SNCB a dépensé plus de 7 milliards de francs dans des reprises d'entreprises.

La Deutsche Post, quant à elle, adopte la démarche inverse. Elle a racheté la division "transport et distribution de colis" de Ned Lloyd, ce qui implique la présence de cinq entreprises en Belgique, ce qui semble contrarier les responsables de la SNCB (ABX) aujourd'hui.

Quelle est la stratégie de l'actionnaire public belge à cet égard ? Il se retrouve face à deux entreprises publiques autonomes dont les stratégies en matière de gestion de colis ne sont pas toujours intégrées.

A-t-il lancé des initiatives vers ces deux entreprises ? A-t-il tenté d'orienter la stratégie en matière de colis ?

Dans le cadre de l'évolution de La Poste, on nous a parlé d'une "short list" de partenaires éventuels. Cette liste contient-elle une réflexion sur ce qu'il convient de prévoir en matière de colis ?

A propos de la SNCB, monsieur le ministre, je reviendrai plus tard sur les événements récents, dans le cadre des

audits à réaliser, car voir clair dans les comptes de l'entreprise semble être pour certains une question secondaire. La commission de l'Infrastructure estime en effet qu'il n'est pas vraiment utile de s'interroger quant à la comptabilité du chemin de fer. C'est pourquoi je me contenterai de vous poser une question sur le volet de cette comptabilité qui concerne ABX.

La SNCB a énormément investi dans le rachat de THL. Etant donné ce qui se passe en Allemagne aujourd'hui en matière de colis, on est en droit de se demander si la SNCB n'a pas racheté un canard boiteux, qui risque d'ailleurs d'être écrasé par les autres intervenants publics allemands. En effet, je doute fort que la stratégie ne soit pas intégrée en Allemagne et si la Deutsche Post consent des efforts aussi importants dans le transport des colis, ce n'est certainement pas pour céder une partie du marché à une entreprise largement déficitaire (THL), qui a été rachetée par la SNCB.

Disposez-vous d'informations sur les répercussions des initiatives allemandes, notamment de la Deutsche Post, en ce qui concerne le fonctionnement futur de THL, qui est en quelque sorte une filiale de la SNCB elle-même et non d'ABX ? C'est un peu comme si on prétendait que le système du go-pass a racheté une entreprise, alors que ce n'est rien d'autre qu'une formule de vente de billets pour jeunes. Il en va de même pour ABX qui est une formule de distribution de colis, sous l'autorité de la SNCB.

Le président : La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre des Transports : Monsieur le président, chers collègues, je voudrais, en guise de préambule, confirmer le fait qu'ABX n'a pas de personnalité juridique. Il s'agit d'une branche d'activité, d'un département de la SNCB. Cette mise au point permettra de clore le débat à ce sujet.

Cela étant dit, j'en reviens plus précisément aux questions formulées dans l'intervention de M. Reynders.

Tout d'abord, l'intervention, tant en ce qui concerne La Poste que la SNCB, ne relève pas des missions de service public de ces entreprises. L'article 7 de la loi de 1991 dispose que "les entreprises publiques autonomes sont libres de développer, dans les limites de la loi, toutes les activités qui sont compatibles avec leur objet social." C'est d'ailleurs dans ce contexte qu'on les a autorisées à prendre des participations directes ou indirectes

dans des filiales dont l'objet est compatible avec leur objet social. Cela fait partie de leur autonomie.

Le problème posé s'inscrit, semble-t-il, notamment dans le cadre plus large des mesures à prendre par La Poste pour faire face au nouvel environnement concurrentiel tel qu'il résulte de l'entrée en vigueur de la directive européenne du 15 décembre 1997. Dans cette perspective, il est clair que La Poste doit se moderniser, à la fois pour résister à la concurrence sur son métier de base et pour se positionner favorablement dans des métiers nouveaux résultant notamment de l'évolution de la technologie.

A la suite de l'audit réalisé par Coopers & Lybrand et Morgan Stanley et dans le cadre de l'autonomie de La Poste, le management de celle-ci a entamé un examen préliminaire des partenaires potentiels en fonction des différents métiers de La Poste. Pour le secteur des colis, ABX est effectivement une entité citée parmi d'autres.

En ce qui concerne les initiatives prises par le gouvernement auprès des responsables de La Poste, je peux vous dire ce qui suit. L'audit précité a été réalisé à l'initiative de mon collègue Di Rupo. Le plan d'entreprise 1999 de La Poste, ainsi que la synthèse des aspects financiers l'accompagnant, lui ont été transmis le 18 mars dernier, c'est-à-dire il y a quelques jours à peine.

L'administrateur délégué de La Poste a été invité dans ce cadre à communiquer à un groupe de travail intercabinets les premiers résultats de sa recherche en matière de partenariat. A ce stade, le gouvernement ne dispose pas de tous les éléments nécessaires pour prendre attitude. Les documents transmis par La Poste ne contiennent en effet pas une approche stratégique globale intégrant les aspects industriels, commerciaux et financiers, ainsi que les aspects sociaux et les alliances stratégiques.

En ce qui concerne la SNCB, je suis personnellement favorable à un rapprochement avec La Poste dans l'activité de transport et de distribution des colis car je suis intimement convaincu que ce rapprochement serait de nature à renforcer la compétitivité des entreprises belges dans ce secteur, et ce à un moment où, comme vous l'avez décrit, on est dans un contexte européen de plus en plus concurrentiel.

Je peux d'ailleurs vous dire que des réunions ont régulièrement lieu entre les responsables à différents niveaux de La

Poste et de la SNCB dans le cadre de ce rapprochement. Certes, il convient encore de s'assurer sur le plan juridique que ce rapprochement, que j'appelle de mes vœux, ne serait pas en opposition avec les règles de concurrence belges et européennes. Par ailleurs, j'émet, à titre personnel, une réserve qui me paraît bien légitime, c'est que même si je crois qu'il est possible de créer des synergies intéressantes, je ne voudrais pas m'immiscer dans la gestion de La Poste car cela mettrait en péril sa nécessaire restructuration.

Voilà, monsieur le président, ce que je souhaitais vous dire à cet égard.

Le président : La parole est à M. Didier Reynders.

M. Didier Reynders (PRL-FDF) : Monsieur le président, je déduis de la réponse du ministre que nous ne possédons pas pour l'instant beaucoup d'éléments d'information sur la situation de THL en Allemagne. Le ministre nous apportera peut-être un complément de réponse sur la situation décrite dans la presse.

Je ne vois pas très bien comment une entreprise publique qui rachète une entreprise occupant plus de 9 000 personnes, dans un contexte de déficit très grave et de concurrence forte sur le terrain allemand, peut s'en sortir.

A propos de La Poste, je constate que l'audit externe recommande un certain nombre d'orientations stratégiques. J'attire l'attention du ministre et de mes collègues sur le fait qu'à propos du chemin de fer, il serait peut-être utile de réfléchir à un éventuel nouvel audit. Le débat viendra en séance plénière sur la base du rapport de la commission, mais l'évolution de la situation peut faire réfléchir à l'intérêt d'un audit sur cette entreprise.

J'avais posé cette même question au premier ministre. Je constate que sur une partie de la réponse, le ministre de l'Infrastructure nous fait part de son avis personnel, qui n'est pas nécessairement exactement le même que celui du premier ministre et qui n'est peut-être pas non plus exactement le même que celui des administrateurs délégués des entreprises concernées. D'où l'intérêt, parfois, d'adresser des questions au premier ministre.

Enfin, en ce qui concerne l'évolution des stratégies, il faudra un jour - nous l'avons dit souvent à propos de la loi du 21 mars 1991 sur les entreprises publiques autonomes - que l'on se

préoccupe de définir une différenciation très nette entre la gestion de l'entreprise et sa stratégie, mais nous n'aurons probablement plus l'occasion d'y revenir sous cette législature. La gestion peut être la plus autonome possible dans les missions qui ne sont pas de service public, mais l'actionnaire - de la SNCB ou de La Poste - reste l'Etat et c'est lui qui devrait s'occuper de la gestion stratégique. Celle-ci ne consiste pas simplement à changer les dirigeants comme on le fait parfois dans le secteur privé, mais aussi à définir la stratégie.

En matière de colis, il faut définir une stratégie à l'échelon de l'actionnaire. Se retrancher derrière l'article 7 de la loi est une manière de ne pas exercer complètement son rôle d'actionnaire.

Il faut donc faire une nette distinction entre la gestion - je comprends qu'une certaine autonomie soit laissée à l'entreprise - et la stratégie de développement de l'entreprise, qui met également en péril la situation de l'actionnaire qui, un jour, devra peut-être renflouer les caisses. Un audit sur les comptes permettrait d'évaluer les risques pris par l'entreprise à l'égard des deniers publics.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Monsieur le président, la réflexion de M. Reynders sur le rôle de l'actionnaire en général et de l'actionnaire public en particulier me paraît fondamentale, notamment en ce qui concerne son intervention dans la définition de la stratégie par opposition à la gestion journalière. Le moment est peut-être venu d'avoir une réflexion sur cette loi de 1991 et entre autres sur le rôle de l'actionnaire car nous avons senti à différentes reprises les limites de cette loi.

Par ailleurs, je n'ai pas apporté d'informations concernant THL, mais je reviendrai sur ce thème car je n'ai pas eu l'occasion de l'approfondir. Ce problème est important, notamment eu égard aux sommes mises en jeu et qui plus est dans un contexte d'évolution concurrentielle.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

- *La réunion publique de commission est levée à 10.35 heures.*

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 10.35 uur.*