

COMMISSION DES FINANCES ET  
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES  
COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN  
EN DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN

SÉANCE DU MERCREDI 27 NOVEMBRE 1996  
VERGADERING VAN WOENSDAG 27 NOVEMBER 1996

## SOMMAIRE :

## INHOUDSOPGAVE :

## DEMANDE D'EXPLICATIONS (Discussion):

Demande d'explications de Mme Lizin au ministre des Transports sur «les conséquences sur les services publics belges du rapport n° 4 de l'UITP — Union internationale des transports publics — et de la privatisation des transports publics».

*Orateurs* : **Mme Lizin, M. Daerden**, ministre des Transports, p. 518.

## VRAAG OM UITLEG (Bespreking):

Vraag om uitleg van mevrouw Lizin aan de minister van Vervoer over «de gevolgen van het rapport nr. 4 van de Internationale Unie voor het openbaar vervoerswezen — UITP — en van de privatisering van het openbaar vervoer voor de Belgische openbare vervoersmaatschappijen».

*Sprekers* : **mevrouw Lizin, de heer Daerden**, minister van Vervoer, blz. 518.

PRÉSIDENCE DE **M. HATRY**, PRÉSIDENT  
VOORZITTERSCHAP VAN **DE HEER HATRY**, VOORZITTER

La séance est ouverte à 11 h 35 m.

De vergadering wordt geopend om 11 h 35 m.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE MME LIZIN AU MINISTRE DES TRANSPORTS SUR «LES CONSÉQUENCES SUR LES SERVICES PUBLICS BELGES DU RAPPORT N° 4 DE L'UITP — UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS — ET DE LA PRIVATISATION DES TRANSPORTS PUBLICS»

VRAAG OM UITLEG VAN MEVROUW LIZIN AAN DE MINISTER VAN VERVOER OVER «DE GEVOLGEN VAN HET RAPPORT NR. 4 VAN DE INTERNATIONALE UNIE VOOR HET OPENBAAR VERVOERSWEZEN — UITP — EN VAN DE PRIVATISERING VAN HET OPENBAAR VERVOER VOOR DE BELGISCHE OPENBARE VERVOERSMAATSCHAPPIJEN»

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la demande d'explications de Mme Lizin au ministre des Transports sur «les conséquences sur les services publics belges du rapport n° 4 de l'UITP — Union internationale des transports publics — et de la privatisation des transports publics».

La parole est à Mme Lizin.

**Mme Lizin (PS).** — Monsieur le Président, je présente mes excuses au ministre des Transports pour le délai qui s'est écoulé entre la rédaction de cette demande d'explications et le moment où elle est développée. Néanmoins, le sujet reste particulièrement d'actualité. Entre-temps, j'ai entendu bon nombre d'informations sur des orientations de mixité dans les capitaux des transports publics. Il sera donc intéressant de faire le point sur ces matières.

La demande d'explications porte sur un document interne qui a suscité quelques remous auprès des responsables des services de transports publics. Il fait état d'une conversation très intensive, dit le rapport, avec le directeur pour les transports terrestres à la DG7 de la Commission européenne. Ce document, qui n'est pas destiné à une grande publication, s'adresse tout de même aux membres du Comité européen de l'Union internationale des transports publics. Il a, je crois, une certaine importance dans l'évolution de cette question. Le ministre a-t-il pris connaissance de ce document ?

Ma question s'adressait initialement aussi au ministre des Affaires étrangères puisqu'il s'agit d'une matière européenne.

J'aimerais savoir, monsieur le ministre, si vous avez été informé directement ou par le biais de votre collègue des Affaires étrangères sur la position de la Communauté européenne ? Le rapport de M. Meyer indique qu'«il est tout à fait inutile d'essayer d'orienter

la Commission vers une autre voie», la voie en question étant l'ouverture des marchés de transports en commun urbains, péri-urbains et régionaux à la concurrence intracommunautaire. Il poursuit : «Des contrats de services publics conclus après une mise en concurrence entre l'autorité organisatrice et l'opérateur pour une période déterminée et pour la totalité d'un réseau, tel est le système qui répond le mieux à la conception de la Commission».

Ces positions sont présentées dans le rapport comme étant invariables, déjà fixées de longue date par la Commission européenne, dans la logique du marché unique. Tout cela est-il connu du ministre ? S'agit-il seulement de la position d'un fonctionnaire, ou est-ce une position connue au niveau de l'instance collégiale qu'est la Commission européenne ?

Avez-vous l'intention, monsieur le ministre, de réagir à cet égard ? Le rapport interne de l'UITP stipule d'ailleurs : «Nous avons longuement évoqué les problèmes énormes et la diversité des situations nationales qui font obstacle à la réalisation rapide du concept.» J'ignorais que la Commission produisait des concepts ; d'habitude ce sont des directives. Si les concepts deviennent immuables — c'est l'impression que me donne la note — avant même la discussion des directives, force est de constater que nous sommes dans une phase pour le moins particulière.

Monsieur le ministre, avez-vous réagi ? Avez-vous obtenu davantage d'explications ? Pouvez-vous nous faire part de l'état des discussions au sein du Conseil sur ces matières ? Envisage-t-on éventuellement d'aller plus loin dans la privatisation des transports ? J'ai cité particulièrement De Lijn, le TEC et la STIB. Avez-vous pris des dispositions pour éventuellement faire en sorte que la position de la Belgique respecte la situation actuelle des services publics en la matière ?

**M. le Président.** — La parole est à M. Daerden, ministre.

**M. Daerden**, ministre des Transports. — Monsieur le Président, je tiens à remercier Mme Lizin pour sa demande d'explications qui nous a permis d'établir l'analyse précise d'un problème extrêmement important.

Je rappellerai tout d'abord l'origine de l'information. J'ai pris connaissance du rapport rédigé par l'Union internationale des transports publics suite à un contact officieux qu'ils ont eu avec le directeur responsable des transports terrestres à la Commission.

Il y a tout lieu de croire que ce responsable parle au nom de la Commission lorsqu'il s'adresse à des interlocuteurs extérieurs sur des sujets aussi sensibles que ceux qui ont fait l'objet de cet entretien.

Concernant l'ouverture des marchés des transports en commun urbains, péri-urbains et régionaux, la Commission a retiré cet élément de sa proposition à la suite des réactions négatives exprimées par de nombreux États membres. En d'autres termes, afin de dissiper toute équivoque, je précise que les sociétés de transports publics — De Lijn, le TEC ou la STIB — ne seront donc pas soumises à la concurrence étrangère. Cet élément me paraît très important.

Je m'attends à ce que le Conseil arrête, lors de sa réunion du 12 décembre prochain, une position commune qui confirme, en simplifiant les modalités, la libéralisation déjà réalisée des services réguliers spécialisés et des services occasionnels. Les services réguliers, exécutés à l'occasion d'un service régulier international par une entreprise dans un autre État que celui où elle réside, seront probablement autorisés. À titre d'exemple, il devrait être possible à un transporteur belge d'effectuer un service régulier reliant Bruxelles, Paris et Nice en prenant des passagers à Paris à destination de Nice. Le retour pourrait s'effectuer de la même manière. Seul un tel service, appelé «trafic de cabotage», devrait être autorisé.

Indirectement, votre intervention portait sur le Livre blanc en matière ferroviaire. Ce document s'inscrit également dans une logique de libéralisation à outrance. Un premier débat a eu lieu à ce sujet en octobre dernier. Une seconde discussion est prévue en décembre. Dans le cadre de ce dossier, j'ai défendu l'idée selon laquelle il faut tirer parti de l'expérience de libéralisation en cours par application de la directive 91/440 avant de songer à en élargir la portée. Je puis vous assurer que la Belgique n'est pas le seul pays qui plaide en faveur de cette idée.

J'ai dit qu'il était envisageable de mener une réflexion sur les notions de *free ways* pour les marchandises et de guichet unique. À ma demande, la Belgique a, par ailleurs, été associée au groupe de travail. Nous suivons donc attentivement le dossier du Livre blanc.

En ce qui concerne les comptes de la SNCB, ils doivent évidemment être transparents.

Cependant toutes les démarches évoquées peuvent être accomplies à l'intérieur d'une seule et même entité juridique, sans que nous nous trouvions placés devant l'obligation de scinder notre société nationale.

**M. le Président.** — La parole est à Mme Lizin.

**Mme Lizin (PS).** — Monsieur le Président, M. le ministre s'est montré rassurant quant à l'objet principal de ma demande d'explications, lequel a suscité une inquiétude certaine au sein des services concernés. Il est évident que soumettre, par exemple, la STIB à la concurrence de sociétés privées de transport étrangères autorisées à fournir des prestations sur le territoire de Bruxelles serait, à terme, contraire à l'objectif poursuivi. Par conséquent, il était utile de remettre les choses à leur place. Je suis persuadée que nous pourrions obtenir une bonne directive en la matière, mais il faut raison garder.

**M. le Président.** — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mesdames, messieurs, l'ordre du jour de la réunion publique de la commission des Finances et des Affaires économiques est ainsi épuisé.

De agenda van de openbare vergadering van de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden is afgewerkt.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 11 h 45 m.)

(De vergadering wordt gesloten om 11 h 45 m.)