



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

woensdag

21-04-2004

21-04-2004

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

26/4/2004, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

26/4/2004, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

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 BLOK	Vlaams Blok
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	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	séance plénière	PLEN	plenum
COM	réunion de commission	COM	commissievergadering

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

SOMMAIRE

INHOUD

Question de Mme Greet van Gool au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne 12" (n° 2093) <i>Orateurs:</i> Greet van Gool, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	1	Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "lijn 12" (nr. 2093) <i>Sprekers:</i> Greet van Gool, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	1
Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les nuisances de la ligne de chemin de fer 140" (n° 2235) <i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	1	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de hinder veroorzaakt door spoorweglijn 140" (nr. 2235) <i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	1
Questions jointes de	4	Samengevoegde vragen van	4
- M. Carl Devlies au ministre des Finances sur "la non-application de la loi sur les jeux de hasard à la Loterie nationale" (n° 2109)	4	- de heer Carl Devlies aan de minister van Financiën over "de onttrekking van de Nationale Loterij aan de kansspelwet" (nr. 2109)	4
- M. Olivier Maingain au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences de l'arrêt de la Cour d'arbitrage annulant l'article 3bis de la loi sur les jeux de hasard" (n° 2350)	4	- de heer Olivier Maingain aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van het arrest van het Arbitragehof tot vernietiging van artikel 3bis van de wet op de kansspelen" (nr. 2350)	4
- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'adaptation de la Loterie nationale au projet de directive européenne relatif à la libéralisation des services" (n° 2379)	4	- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpassing van de Nationale Loterij aan het ontwerp van Europese richtlijn inzake de liberalisering van de diensten" (nr. 2379)	4
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la Loterie nationale" (n° 2543) <i>Orateurs:</i> Carl Devlies, Jean-Luc Crucke, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	4	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Nationale Loterij" (nr. 2543) <i>Sprekers:</i> Carl Devlies, Jean-Luc Crucke, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	4
Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le parrainage de l'équipe cycliste Lotto-Domo" (n° 2488) <i>Orateurs:</i> Carl Devlies, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	7	Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sponsoring van de Lotto-Domo-wielerploeg" (nr. 2488) <i>Sprekers:</i> Carl Devlies, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	7
Question de M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une éventuelle desserte de Maastricht par le Thalys" (n° 2189) <i>Orateurs:</i> Pierre-Yves Jeholet, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du	8	Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijke bediening van het station van Maastricht door de Thalys" (nr. 2189) <i>Sprekers:</i> Pierre-Yves Jeholet, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van	8

Budget et des Entreprises publiques		Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes de sécurité dans les gares et les trains" (n° 2501) <i>Orateurs:</i> Pierre-Yves Jeholet, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	9	Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsproblemen in stations en op treinen" (nr. 2501) <i>Sprekers:</i> Pierre-Yves Jeholet, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	9
Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'achat de billets de train sur internet" (n° 2190) <i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	10	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aankoop van treintickets via het internet" (nr. 2190) <i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	10
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le terrain choisi par La Poste pour la construction du nouveau centre de tri Liège X" (n° 2294)	10	- de heer Louis Smal aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het door De Post gekozen terrein voor de bouw van het nieuwe sorteercentrum Luik X" (nr. 2294)	10
- M. Alain Mathot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau centre de tri postal à Awans" (n° 2323)	10	- de heer Alain Mathot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuwe postsorteercentrum in Awans" (nr. 2323)	10
- Mme Muriel Gerkens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau centre de tri postal d'Awans à Liège" (n° 2550) <i>Orateurs:</i> Louis Smal, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Muriel Gerkens	10	- mevrouw Muriel Gerkens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuwe sorteercentrum van Awans-Luik" (nr. 2550) <i>Sprekers:</i> Louis Smal, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Muriel Gerkens	10
Questions jointes de	13	Samengevoegde vragen van	13
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'activités de tri vers le nouveau centre de Charleroi" (n° 2415)	13	- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overheveling van sorteeractiviteiten naar het nieuwe centrum in Charleroi" (nr. 2415)	13
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert de produits postaux vers des centres de tri wallons" (n° 2513) <i>Orateurs:</i> Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	13	- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overheveling van het postproduct naar sorteercentra in Wallonië" (nr. 2513) <i>Sprekers:</i> Inge Vervotte, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	13
Question de M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les abonnements de train pour les fonctionnaires" (n° 2003) <i>Orateurs:</i> Servais Verherstraeten, Johan	14	Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinabonnementen voor ambtenaren" (nr. 2003) <i>Sprekers:</i> Servais Verherstraeten, Johan	14

Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les transports en commun dans le Westhoek" (n° 2304)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het openbaar vervoer in de Westhoek" (nr. 2304)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rail européen" (n° 2358)

Orateurs: **Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Europese spoorwegen" (nr. 2358)

Sprekers: **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rapprochement entre SN Brussels Airlines et Virgin" (n° 2402)

Orateurs: **Camille Dieu, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toenadering tussen SN Brussels Airlines en Virgin" (nr. 2402)

Sprekers: **Camille Dieu, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives d'introduction en bourse d'ABX" (n° 2358)

Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande beursgang van ABX" (nr. 2358)

Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan stratégique de La Poste pour remédier à l'insalubrité et à l'insécurité" (n° 2359)

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het stappenplan van De Post tegen het gebrek aan hygiëne en de onveiligheid" (nr. 2359)

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du nombre de voyageurs transportés par la SNCB" (n° 2472)

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evolutie van het aantal door de NMBS vervoerde reizigers" (nr. 2472)

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le renouvellement du pont du 'Chenois'" (n° 2544)

Orateurs: **Eric Massin, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herstelling van de 'Chenois-brug'" (nr. 2544)

Sprekers: **Eric Massin, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

MERCREDI 21 AVRIL 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 APRIL 2004

Namiddag

Les questions commencent à 14h.46. Président: M. François Bellot.

01 Question de Mme Greet van Gool au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne 12" (n° 2093)

01.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): La ligne de chemin de fer 12 entre Anvers et Essen constitue un élément essentiel de l'approche des problèmes de mobilité générés par les importants travaux d'infrastructure réalisés autour d'Anvers. La SNCB envisage de mettre en service des rames supplémentaires sur cette ligne, ce qui a des conséquences sur l'infrastructure de la gare.

Pour le quai de la gare de Kapellen, on examine encore si la longueur actuelle suffit ou non. Cette étude a-t-elle déjà été finalisée ? Envisage-t-on une extension des heures d'ouverture des guichets et de la salle d'attente ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La SNCB est bien évidemment consciente de ce que les quais doivent être suffisamment longs pour accueillir les trains ainsi rallongés. Cet allongement pose toutefois souvent des problèmes pratiques. L'étude relative à la gare de Kapellen n'est pas encore achevée et je ne puis encore fournir de date à cet égard. Les guichets de la gare de Kapellen seront également ouverts l'après-midi pendant les travaux d'infrastructure réalisés à Anvers.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Valérie De Bue au vice-

De vragen vangen aan om 14.46 uur. Voorzitter: de heer François Bellot.

01 Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "lijn 12" (nr. 2093)

01.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): Spoorlijn 12 tussen Antwerpen en Essen bekleedt een centrale plaats in de aanpak van de mobiliteitsproblemen die zich voordoen ten gevolge van de ingrijpende infrastructuurwerken rond Antwerpen. De NMBS wil meer treinstellen inzetten op deze lijn. Dit heeft gevolgen voor de stationsinfrastructuur.

Voor het perron van het station van Kapellen wordt nog onderzocht of de huidige lengte al dan niet volstaat. Is deze studie al afgerond? Wordt een uitbreiding van de openingsuren van loketten en wachtzaal overwogen?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De NMBS beseft natuurlijk dat de perrons lang genoeg moeten zijn om de verlengde treinen te ontvangen. Die verlenging botst echter dikwijls op praktische problemen. De studie over het station van Kapellen is nog niet afgerond en ik kan hierop nog geen datum kleven. De loketten in Kapellen zullen tijdens de Antwerpse infrastructuurwerken ook na de middag open zijn.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de

premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les nuisances de la ligne de chemin de fer 140" (n° 2235)

02.01 Valérie De Bue (MR): Pour faire face à l'accroissement du trafic, la SNCB a spécialisé certaines lignes: en Wallonie, la ligne 161 Bruxelles-Namur et la ligne 140 Ottignies-Charleroi.

Depuis le 15 décembre 2002, cette dernière accueille quotidiennement 37 trains de marchandises, soit une douzaine de plus qu'auparavant. À terme, ce nombre passera à 80 et ensuite à 150 trains par jour.

Les nuisances engendrées par cet accroissement de trains sont lourdes de conséquences. Le bruit est impressionnant et des fissures apparaissent sur les façades - car il s'agit de zones densément peuplées, situées qui plus est à proximité du site classé de l'abbaye de Villers-la-Ville. Les habitants protestent d'ailleurs contre cette augmentation du trafic et les bourgmestres des communes concernées ont exprimé ensemble leur préoccupation.

Les bourgmestres soulignent que, même si l'augmentation du trafic répond à une nécessité économique et environnementale, des questions se posent quant au choix de l'itinéraire. L'horaire nocturne des convois (20 trains entre 22h. et 3h du matin), pose également de réels problèmes pour la qualité de vie des habitants. Je veux relayer auprès de vous ces questions et préoccupations.

A long terme, un trafic ferroviaire lourd et intense dans des zones fortement habitées, sans mesures adéquates pour en limiter les inconvénients, n'est pas raisonnable.

Pourquoi la SNCB ne lutte-t-elle pas contre les nuisances sur des voies existantes, alors qu'elle le fait sur de nouvelles infrastructures? D'autres moyens contre le bruit ont-ils été envisagés? La SNCB a-t-elle effectué une étude d'incidences? Pourquoi ne s'est-elle pas concertée avec les communes traversées? La spécialisation de cette ligne en trafic marchandises ne va-t-elle pas nuire au trafic passager et aux plans de développement du RER?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le gouvernement et la SNCB sont conscients du problème. Avant la mise en service, des travaux de renouvellement des voies ont été

vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de hinder veroorzaakt door spoorweglijn 140" (nr. 2235)

02.01 Valérie De Bue (MR): Om de toename van het verkeer op te vangen, heeft de NMBS bepaalde lijnen tot gespecialiseerde lijnen omgevormd: in Wallonië gaat het om de lijn 161 Brussel-Namen en de lijn 140 Ottignies-Charleroi.

Sinds 15 december 2002 rijden op laatstgenoemde lijn dagelijks 37 goederentreinen, twaalf meer dan voorheen. Op termijn zal dat aantal stijgen tot 80 en nadien tot 150 treinen per dag.

De door die toename van het treinverkeer veroorzaakte hinder heeft zware gevolgen. Het geluid is oorverdovend en de gevels van de huizen vertonen barsten. Het gaat om dichtbevolkte gebieden, die bovendien gelegen zijn in de nabijheid van de beschermde site van de abdij van Villers-la-Ville. De bewoners protesteren trouwens tegen die toename van het treinverkeer en de burgemeesters van de betrokken gemeenten hebben samen uiting gegeven aan hun bezorgdheid.

De burgemeesters begrijpen dat het spoorvervoer moet toenemen om aan economische en ecologische noden te voldoen, maar wijzen erop dat vraagtekens kunnen worden geplaatst bij het traject dat daartoe gekozen werd. Het nachtelijk uur van de ritten (20 treinen tussen 22 uur en 3 uur 's ochtends) zet de levenskwaliteit van de bewoners eveneens op de helling. Ik wil hun vragen en hun ongerustheid hier vertolken.

Op lange termijn is het onredelijk zwaar en intensief spoorvervoer door dichtbevolkte gebieden toe te laten, zonder maatregelen te nemen om de hinder te beperken.

Waarom pakt de NMBS de hinder op de bestaande lijnen niet aan, wat ze wel doet op de nieuwe tracés? Werd gedacht aan andere geluidswerende maatregelen? Voerde de NMBS een effectenonderzoek? Waarom overlegde ze niet met de gemeenten die de treinen doorkruisen? Zal het feit dat die lijn specifiek voor goederenvervoer zal worden gebruikt, niet ten koste van het reizigersvervoer en van de plannen voor de ontwikkeling van het GEN gaan?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De regering en de NMBS zijn zich van het probleem bewust. Vóór de ingebruikname werden werken voor de vernieuwing van de sporen op de as

des travaux de renouvellement des voies ont été réalisés sur l'axe Anvers-Athus. Des mesures comme l'utilisation de la traction électrique et de locomotives plus silencieuses, le meulage régulier des rails, la pose de longs rails soudés ont aussi été prises.

Actuellement, la pose d'écrans anti-bruit le long des voies n'est envisagée que lors la construction de nouvelles lignes ou d'importants travaux d'aménagement. Par ailleurs, les mesures sur le matériel roulant sont plus efficaces que celles sur l'infrastructure.

L'adaptation du parc européen des wagons devrait réduire notablement le bruit des trains. Sur base de la directive européenne 2001/16 "interopérabilité ferroviaire", tout le matériel roulant devra respecter des normes de bruit pour desservir le réseau européen. L'utilisation de nouveaux wagons occasionnera nettement moins de bruit; pour l'adaptation de ceux qui existent, une coordination internationale est nécessaire.

L'arrêté du gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidence et celle des installations et activités classées n'exige pas d'étude d'incidence sur l'environnement dans le cas visé.

La ligne évoquée a été exploitée par le passé avec un trafic plus intense. Sa capacité objective est de 120 à 140 trains tandis que le potentiel n'est que de 45 à 50 trains en 2010-2012. Pour l'instant, il y en a 37.

En ce qui concerne le contact avec les communes et les riverains, la SNCB a reçu 23 plaintes de riverains de cette ligne. Des mesures ont été prises dans 4 maisons (3 sur des vibrations et une combinée bruit-vibrations).

En matière de vibrations, aucun dépassement des valeurs admises n'a été observé selon les normes DIN 4.150/3 de février 1999, à l'exception des dépassements dans deux locaux (cuisine et chambre à coucher) d'une habitation située à environ 5 m des voies.

En matière de bruit, il n'existe à ce jour aucune législation fédérale ou régionale. Il n'y a en tout cas pas de dépassement des valeurs limites pour le bruit, à un point de mesure situé à 22 m de la voie

Antwerpen-Athus uitgevoerd. Er werden tevens maatregelen getroffen, zoals het gebruik van elektrische tractie en stillere locomotieven, het regelmatige slijpen van de spoorstaven en het leggen van lange, gelaste spoorstaven.

Op dit ogenblik wordt de plaatsing van geluidswerende panelen enkel overwogen wanneer nieuwe lijnen worden aangelegd of omvangrijke aanpassingswerken worden uitgevoerd. Bovendien zijn ingrepen op het rollend materieel doeltreffender dan die op de infrastructuur.

De aanpassing van het Europese wagonpark zou de treinen heel wat minder lawaaiërig moeten maken. Luidens de Europese richtlijn 2001/16 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem zal al het rollend materieel aan geluidsnormen moeten voldoen om op het Europese net te kunnen worden ingezet. Het gebruik van nieuwe wagons zal de geluidshinder aanzienlijk terugdringen; de aanpassing van de bestaande wagons dient op internationaal niveau te worden gecoördineerd.

Het besluit van de Waalse regering van 4 juli 2002 bepaalt de lijst van projecten waarvoor een effectenstudie is vereist evenals de lijst van geklasseerde installaties en activiteiten. Volgens dit besluit is een milieueffectenstudie in dit geval niet nodig.

Op de desbetreffende lijn was er vroeger meer treinverkeer. De objectieve capaciteit van die lijn bedraagt 120 tot 140 treinen, terwijl het potentieel maar 45 tot 50 treinen in 2010-2012 bedraagt. Momenteel rijden er dagelijks 37 treinen op die lijn.

Wat het contact met de gemeenten en de omwonenden betreft, heeft de NMBS 23 klachten van omwonenden van die lijn ontvangen. In vier huizen werden maatregelen getroffen (drie wegens trillingen en één wegens een combinatie van geluidshinder en trillingen).

Wat de trillingen betreft, werd geen enkele overschrijding van de toegestane waarden zoals bepaald in de normen DIN 4.150/3 van februari 1999 vastgesteld, met uitzondering van overschrijdingen in twee vertrekken (keuken en slaapkamer) van een woning die op ongeveer 5 meter van de sporen gelegen is.

Wat het geluid betreft, beschikken wij tot dusver over geen enkele federale of gewestelijke regelgeving. Er is hoe dan ook geen sprake van een overschrijding van de grenswaarden voor het

la plus proche et à 2 m de hauteur. Il n'y a pas non plus de valeur imposée, car l'exploitation ferroviaire n'est pas reprise dans l'arrêté nomenclature appliquant le décret sur le permis d'environnement.

En plus de ces expertises, la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a procédé à des mesures les 2 et 3 mars. Les résultats ne sont pas encore connus, mais ces enregistrements ont été effectués dans des habitations jouxtant un ouvrage métallique dont le renouvellement est prévu.

La ligne 140 dispose d'une capacité suffisante pour absorber à la fois le trafic marchandises et la future liaison RER (Louvain-Ottignies à Villers-la-Ville) pour les voyageurs ; ils seront concentrés sur des plages différentes.

02.03 Valérie De Bue (MR): Merci de votre réponse ; puis-je en avoir un exemplaire écrit ?

Certes, des mesures peuvent limiter les nuisances. Le mode de vie évoluant, les besoins en termes de mobilité changent. Mais des problèmes vont se poser en raison des passages à niveau. Des dispositions devront donc être prises en la matière.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- M. Carl Devlies au ministre des Finances sur "la non-application de la loi sur les jeux de hasard à la Loterie nationale" (n° 2109)
- M. Olivier Maingain au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences de l'arrêt de la Cour d'arbitrage annulant l'article 3bis de la loi sur les jeux de hasard" (n° 2350)
- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'adaptation de la Loterie nationale au projet de directive européenne relatif à la libéralisation des services" (n° 2379)
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la Loterie nationale" (n° 2543)

03.01 Carl Devlies (CD&V): La Cour d'arbitrage a annulé deux dispositions de la loi du 19 avril 2002 relative à la Loterie nationale. La première disposition privait la commission des jeux de hasard du contrôle de la Loterie nationale. La

geluid, en dat op een meetpunt gelegen op 22 meter van het dichtstbij gelegen spoor en op 2 meter hoogte. Er worden evenmin waarden opgelegd, want de spoorwegexploitatie is niet opgenomen in het nomenclatuurbesluit houdende toepassing van het decreet betreffende de milieuvergunning.

Naast de deskundigenverslagen heeft de stad Ottignies-Louvain-la-Neuve op 2 en 3 maart metingen uitgevoerd. De resultaten zijn nog niet bekend, maar de metingen hebben plaatsgevonden in woningen grenzend aan een metalen constructie, waarvan de renovatie is gepland.

Lijn 140 is zowel geschikt voor het goederenverkeer als voor de toekomstige GEN-verbinding (tussen Louvain-Ottignies en Villers-la-Ville) voor reizigers omdat de verschillende treinen op andere tijdstippen zullen rijden.

02.03 Valérie De Bue (MR): Dank u voor uw antwoord. Kan u er mij een schriftelijk exemplaar van bezorgen?

De hinder kan inderdaad door maatregelen worden beperkt. Daar de levenswijze evolueert, wijzigen de mobiliteitsbehoeften. Maar er zullen problemen rijzen aan de overwegen. Hier zal dus iets aan moeten worden gedaan.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Carl Devlies aan de minister van Financiën over "de onttrekking van de Nationale Loterij aan de kansspelwet" (nr. 2109)
- de heer Olivier Maingain aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van het arrest van het Arbitragehof tot vernietiging van artikel 3bis van de wet op de kansspelen" (nr. 2350)
- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpassing van de Nationale Loterij aan het ontwerp van Europese richtlijn inzake de liberalisering van de diensten" (nr. 2379)
- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Nationale Loterij" (nr. 2543)

03.01 Carl Devlies (CD&V): Het Arbitragehof heeft twee bepalingen van de wet van 19 april 2002 betreffende de Nationale Loterij vernietigd. De eerste bepaling ontzegde de Kansspelcommissie controle op de Nationale Loterij. De tweede

seconde disposition stipulait que les jeux de hasard organisés par la Loterie nationale ne devaient pas satisfaire à tous les articles de la loi sur les jeux de hasard. Voilà qui enfreint le principe d'égalité.

Le CD&V a déjà demandé que le contrôle de tous les jeux de hasard soit confié à une seule et même instance.

Le ministre partage-t-il le point de vue selon lequel il incombe à la Commission des jeux de contrôler tous les jeux de hasard de la Loterie nationale ? Admet-il que la législation actuelle ne soumet pas les jeux de hasard de la Loterie nationale aux mêmes contrôles que ceux organisés dans le secteur privé ?

03.02 Jean-Luc Crucke (MR): Le projet de directive présenté par la Commission européenne prévoit d'exclure de son champ d'application jusqu'en 2010 les jeux de hasard, les paris et les loteries. Certains opérateurs privés poussent pour un processus de libéralisation plus rapide. En réaction, la Loterie nationale a déjà commencé à diversifier sa gamme de produits. La Loterie nationale entend récupérer des parts de marché laissées au privé à la fin des années 90. Quel est l'avis du ministre par rapport au projet de directive ?

03.03 Eric Massin (PS): Ma question s'inscrit dans la logique de l'arrêt rendu par la Cour d'arbitrage en date du 10 mars 2004. Comme M. Devlies l'a rappelé, cet arrêt est de nature à modifier fondamentalement le statut de la Loterie nationale. Suite à cet arrêt de la Cour d'arbitrage, l'organisation de jeux de hasard par la Loterie a pour effet de faire commettre aux responsables de la Loterie des infractions pénales.

Comptez-vous régulariser cette situation et de quelle manière ? Le 16 mars, le *Moniteur belge* a publié un arrêté royal fixant les modalités d'émission de la loterie à billets appelée Fun for Life. Est-ce qu'il ne devrait pas y avoir retrait de ces Fun for Life suite à l'arrêt de la Cour d'arbitrage ?

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Je pense que l'arrêt de la Cour d'arbitrage pose quelques problèmes. On a eu un arrêt de la Cour d'arbitrage, puis une rectification et, maintenant la partie requérante commande une nouvelle rectification. Avant de m'exprimer définitivement, j'attends de voir ce qui va se passer.

Un arrêt de la Cour d'arbitrage a rectifié cette situation. Lorsque la Loterie nationale organise une loterie elle n'est pas soumise à la commission des jeux de hasard alors que lorsqu'elle organise un jeu

bepaling hield in dat de kansspelen georganiseerd door de Nationale Loterij niet aan alle artikelen van Kansspelwet moeten beantwoorden. Dat is een schending van het gelijkheidsbeginsel.

CD&V heeft er steeds voor gepleit alle kansspelen aan dezelfde controlerende instantie te onderwerpen.

Is de minister het ermee eens dat de Kansspelcommissie alle kansspelen van de Nationale Loterij hoort te controleren ? Erkent hij dat de huidige wetgeving de kansspelen van de Nationale Loterij niet aan hetzelfde toezicht onderwerpt als die van de privé-sector ?

03.02 Jean-Luc Crucke (MR): De ontwerprichtlijn die de Europese Commissie voorstelde, wil de kansspelen, de weddenschappen en de loterijen tot 2010 buiten het toepassingsveld van de richtlijn laten. Een aantal particuliere operatoren dringt aan op een snellere liberalisering. Als reactie daarop zorgde de Nationale Loterij al voor een meer gediversifieerd productengamma. Ze wil zo de marktaandeelen die ze eind jaren '90 aan de particuliere sector verloor, terugwinnen. Wat denkt de minister van die ontwerprichtlijn ?

03.03 Eric Massin (PS): Mijn vraag ligt in het verlengde van het arrest van het Arbitragehof van 10 maart 2004. De heer Devlies wees er al op dat dat arrest het statuut van de Nationale Loterij ten gronde wijzigt. Ingevolge dat arrest maken de verantwoordelijken van de Loterij zich immers schuldig aan een misdrijf wanneer de Loterij kansspelen organiseert.

Zal u die toestand regulariseren ? Op welke manier ? Op 16 maart verscheen in het *Belgisch Staatsblad* een koninklijk besluit tot bepaling van de uitgiftemodaliteiten van de loterij met biljetten genaamd Fun for Life. Zouden die Fun for Life-biljetten ingevolge het arrest van het Arbitragehof niet uit de handel moeten worden genomen ?

03.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het arrest van het Arbitragehof doet een aantal problemen rijzen. Na het aanvankelijke arrest volgde een rechtzetting en nu vraagt de eisende partij een nieuwe rechtzetting. Ik wacht dus af wat er zal gebeuren, voor ik hierover een nieuw standpunt inneem.

In een arrest van het Arbitragehof wordt die situatie rechtgezet. Wanneer de Nationale Loterij een loterij organiseert is zij niet onderworpen aan de Kansspelcommissie, maar als zij een kansspel

elle y est soumise.

(*En néerlandais*) Les loteries ne sont pas soumises au contrôle de la commission des jeux de hasard mais relèvent de la compétence du ministre concerné ainsi que du Conseil des ministres. La commission supervise cependant tous les jeux de hasard.

(*En français*) Mais ils ne doivent demander aucune licence, ils la possèdent déjà. Le contrôle sera effectué par la commission des jeux. Il n'est pas exclu que des rectifications interviennent, mais aucun problème ne se pose actuellement car la Loterie nationale n'organise pas de jeux de hasard. Elle ne vend que des produits de loterie qui restent soumis au contrôle prévu.

(*En néerlandais*) Il ne s'agit pas de jeux de hasard. Rien ne change dans ce domaine. Si la Loterie nationale organisait des jeux de hasard, ils seraient soumis au contrôle de la Commission des jeux de hasard. C'est là que se situe la différence.

(*En français*) Il s'agit d'une différence virtuelle. Win for life et autres sont donc des loteries et on continue comme auparavant. En ce qui concerne la libéralisation, je suis parfaitement d'accord: à mon avis, il ne convient pas de libéraliser trop rapidement les loteries et jeux de hasard. Mais la directive vise qu'à accorder une liberté conditionnée. Cela ne signifie pas pour autant que j'y sois favorable; je veux simplement vous signaler que la libéralisation projetée n'est pas complète.

J'ai demandé à la Loterie nationale de se préparer. Il faudra d'ailleurs encore bien du temps à la directive pour être d'application. Néanmoins, Euromillion, une loterie rassemblant diverses grandes loteries, ne constitue pas pour l'instant un grand succès. La Loterie nationale effectue une étude pour voir le bien-fondé de sa participation afin de ne pas rater une éventuelle occasion, mais le succès actuel est faible. En outre, la Loterie a vu son chiffre d'affaires en nette augmentation cette année. Elle se porte bien, mais les activités nouvelles auxquelles elle n'est pas encore associée semblent beaucoup moins bien se porter.

J'avoue que nous avons été surpris d'apprendre que la libéralisation de ces services devait aller si vite. Notre réflexion doit encore commencer en réalité. En effet, le premier pas est de faire en sorte que la Loterie ne perde plus d'argent ce qui était le cas jusqu'à l'année passée. J'espère, et il y a de fortes chances, que ce ne soit plus le cas cette année.

organiseert is dat wel het geval.

(*Nederlands*) Loterijen zijn niet onderworpen aan de controle van de Kansspelcommissie, omdat ze onder toezicht staan van de bevoegde minister en van de Ministerraad. De Kansspelcommissie controleert wel alle kansspelen.

(*Frans*) Maar zij moeten geen enkele vergunning aanvragen, zij bezitten die al. De Kansspelcommissie zal instaan voor de controle. Het is niet uitgesloten dat er rechtzettingen plaatsvinden maar momenteel rijzen er geen problemen omdat de Nationale Loterij geen kansspelen organiseert. Zij verkoopt enkel loterijproducten die aan de ter zake uitgeoefende controle onderworpen blijven.

(*Nederlands*) Het zijn geen kansspelen. Op dat vlak verandert er niets. Als de Nationale Loterij kansspelen organiseerde, dan zou de Kansspelcommissie die wel controleren. Dat is het verschil.

(*Frans*) Het is een virtueel verschil. Vermits "Win for life" en andere spelen loterijen zijn, gaan wij verder zoals voordien. Wat de liberalisering betreft, ben ik het volkomen met u eens: ik meen dat de loterijen en de kansspelen niet al te snel mogen worden geliberaliseerd. De richtlijn kent echter slechts een voorwaardelijke vrijheid toe. Dat wil nog niet zeggen dat ik er voorstander van ben; ik wil u er eenvoudigweg op attent maken dat geen volledige liberalisering wordt beoogd.

Ik heb de Nationale Loterij verzocht zich voor te bereiden. Het zal trouwens nog enige tijd duren alvorens de richtlijn van toepassing wordt. Op dit ogenblik kent Euromillion, een overkoepelend orgaan van verscheidene grote loterijen, echter niet zo'n groot succes. De Nationale Loterij voert een studie uit om na te gaan of een deelname aangewezen is, zodat zij geen kansen misloopt, maar het huidige succes blijft beperkt. Bovendien is de omzet van de Loterij dit jaar aanzienlijk toegenomen. Waar de Loterij het goed doet, scoren de nieuwe activiteiten waar zij nog niet is ingestapt, heel wat slechter.

Ik geef toe dat wij verrast waren te vernemen dat de liberalisering van die diensten zo snel moest gaan. Het echte denkwerk over dit verschijnsel moet nog beginnen. De eerste stap bestaat er dan ook in ervoor te zorgen dat de Loterij geen verlies meer lijdt, wat tot vorig jaar het geval was. Ik hoop dat dit zich in 2004 niet meer herhaalt. De vooruitzichten zijn in ieder geval positief.

03.05 Carl Devlies (CD&V): Il est essentiel que la

03.05 Carl Devlies (CD&V): Het is essentieel dat

commission des jeux de hasard soit investie des mêmes compétences pour la Loterie nationale que pour d'autres jeux de hasard.

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je partage votre avis, à la condition que le secteur privé cède également ses bénéfices à la communauté. La Loterie nationale verse en effet chaque année 200 millions à la communauté.

03.07 Carl Devlies (CD&V): Il en va également de la protection de certains groupes. Cet aspect est également abordé dans l'arrêt de la Cour d'arbitrage.

03.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Les activités de loterie ne sont pas visées par la Cour d'arbitrage car elles ressortissent à la compétence du Conseil des ministres. Les règles imposées par l'Etat sont d'ailleurs plus strictes que celles imposées par la commission des jeux de hasard.

03.09 Jean-Luc Crucke (MR): J'ai bien compris que vous disiez qu'elle était conditionnée. Mais il vaut mieux prévenir que guérir. Ma question a surtout pour but d'attirer votre attention sur ces conséquences, sur le rôle social que doit aussi jouer la Loterie. Et cela même si je peux vous suivre en partie lorsque vous précisez que parfois le secteur public est soumis à d'autres conditions que le privé. Anticipons pour éviter de devoir par la suite corriger.

L'incident est clos.

04 Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le parrainage de l'équipe cycliste Lotto-Domo" (n° 2488)

04.01 Carl Devlies (CD&V): Le contrat de parrainage de l'équipe cycliste Lotto-Domo prendra fin le 31 décembre 2004. A la demande du ministre, M. José De Cauwer a rédigé un rapport sur le cyclisme belge et sur le rôle de la Loterie nationale en qualité de sponsor. En vue du prochain Pro Tour, il convient de faire rapidement la clarté dans ce dossier. J'ai déjà interrogé le ministre à ce sujet le 18 février 2004. Il m'a répondu à l'époque qu'il discuterait du rapport avec son auteur et rédigerait une note afin que ces documents puissent être examinés au mois de mars par le conseil d'administration.

de Kansspelcommissie dezelfde bevoegdheden krijgt voor de Nationale Loterij als voor andere kansspelen.

03.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Daar ga ik mee akkoord, op voorwaarde dat de private sector dan ook zijn winst afstaat aan de gemeenschap. De Nationale Loterij betaalt jaarlijks immers 200 miljoen euro aan de gemeenschap.

03.07 Carl Devlies (CD&V): Het gaat ook om de bescherming van bepaalde groepen. Dat komt ook aan bod in het arrest van het Arbitragehof.

03.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het Arbitragehof laat loterijactiviteiten buiten schot; die vallen onder de bevoegdheid van de Ministerraad. De regels die de Staat oplegt, zijn overigens strenger dan die van de Kansspelcommissie.

03.09 Jean-Luc Crucke (MR): Ik heb goed begrepen dat u hebt gezegd dat ze aan bepaalde voorwaarden is onderworpen. Maar het is beter te voorkomen dan te genezen. Met mijn vraag wil ik vooral uw aandacht vestigen op de gevolgen, op de sociale rol die de Loterij eveneens moet spelen, ook al kan ik u deels volgen wanneer u verduidelijkt dat de openbare sector soms aan andere voorwaarden is onderworpen dan de privé-sector. Laten we hierop anticiperen om te voorkomen dat we achteraf moeten ingrijpen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sponsoring van de Lotto-Domo-wielerploeg" (nr. 2488)

04.01 Carl Devlies (CD&V): Het sponsoringcontract van de wielerploeg Lotto-Domo loopt af op 31 december 2004. Op vraag van de minister schreef de heer José de Cauwer een rapport over het Belgische wielrennen en over de rol die de Nationale Loterij als sponsor speelt. Met het oog op de toekomstige Pro Tour moet dringend klare wijn worden geschonken. Ik ondervroeg de minister hierover al op 18 februari 2004. Hij antwoordde toen dat hij het rapport met de auteur zou bespreken en een nota zou opmaken, zodat deze beide documenten in maart ter tafel zouden liggen bij de raad van bestuur.

Quels points le rapport de M. De Cauwer met-il en exergue ? Quels objectifs sportifs et quels buts en faveur des jeunes le ministre propose-t-il dans sa note ? Le conseil d'administration a-t-il déjà examiné ces documents ? Quand une décision définitive sera-t-elle prise en ce qui concerne le contrat de parrainage pour 2005 ?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : M. De Cauwer préconise le maintien effectif de l'équipe Lotto dans le Pro Tour. Il inscrit également la collaboration au profit des jeunes dans ce cadre. Le rapport a déjà été examiné une première fois par le conseil d'administration. J'ai organisé une concertation avec les représentants de la Loterie nationale. Une note a été rédigée et l'objectif est de prendre une décision d'ici à la fin du mois de mai. Nous continuons à vouloir impliquer davantage de jeunes. En outre, nous tentons d'améliorer la transparence.

Je comprends l'inquiétude à propos du délai, mais il ne faut pas exagérer non plus. Il n'est pas requis qu'une équipe sache dès le début de la saison quel sera son sponsor pour la saison suivante. Que le Lotto continuerait de s'associer à une bonne équipe professionnelle n'a jamais été remis en cause.

L'incident est clos.

05 Question de M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une éventuelle desserte de Maastricht par le Thalys" (n° 2189)

05.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): La ville de Maastricht a récemment entamé des négociations avec la SNCB en vue d'assurer une liaison par le Thalys deux fois par jour. Selon la presse, le bourgmestre de Maastricht serait prêt à investir deux millions dans la rénovation de la ligne Liège-Maastricht.

Des perspectives de rentabilité existent-elles ? Une compensation financière à charge des Pays-Bas d'un manque éventuel de rentabilité est-elle prévue ?

L'intérêt des utilisateurs hollandais résulte des horaires actuels de la ligne Liège-Maastricht, qui n'offrent pas de correspondance convenable. Une modification des horaires de la SNCB pour assurer la correspondance avec le Thalys ne permettrait-elle pas de satisfaire à moindre coût les attentes des utilisateurs hollandais ?

Welke klemtonen legt het rapport-De Cauwer? Welke sportieve doelstellingen en doelstellingen voor de jeugdwerking stelt de minister voor in zijn nota? Behandelde de raad van bestuur deze documenten al? Wanneer komt er definitief uitsluitel over het sponsoringcontract voor 2005?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De heer De Cauwer pleit ervoor dat Lotto effectief aanwezig zou zijn in de Pro Tour. Hij plaatst ook de samenwerking voor de jeugd in dat kader. Het rapport werd al eenmaal besproken op de raad van bestuur. Ik heb samen met vertegenwoordigers van de Nationale Loterij aan tafel gezeten. Er werd een nota opgesteld en het is de bedoeling om tegen eind mei tot een beslissing te komen. De doelstelling om er meer jongeren bij te betrekken, blijft zeker behouden. Verder proberen we meer transparantie te brengen.

Ik begrijp de ongerustheid over de termijn, maar men moet ook niet overdrijven. Het is geen vereiste dat een ploeg bij de start van het seizoen al weet wie de sponsor zal zijn voor het volgende seizoen. Dat Lotto met een goede profploeg zou voortdoen, stond nooit ter discussie.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijke bediening van het station van Maastricht door de Thalys" (nr. 2189)

05.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): De stad Maastricht startte onlangs onderhandelingen met de NMBS, met de bedoeling tweemaal daags een Thalysverbinding te verzekeren. Volgens persberichten zou de burgemeester van Maastricht bereid zijn twee miljoen te investeren in de renovatie van de lijn Luik-Maastricht.

Wat zijn de rentabiliteitsvooruitzichten? Zal Nederland voor een financiële compensatie moeten zorgen wanneer die verbinding niet winstgevend blijkt?

De Nederlandse reizigers hebben belang bij deze verbinding, omdat er in de bestaande uurregeling op de lijn Luik-Maastricht geen goede aansluiting is. Zou een wijziging van de uurregeling van de NMBS om te zorgen voor een aansluiting met de Thalys niet een goedkoper antwoord kunnen bieden op de verwachtingen van de Nederlandse treingebruikers?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La possibilité de desservir Maestricht a été étudiée par Thalys International et la SNCB. La rentabilité se révélant négative, le projet n'a pas été retenu. Je m'aperçois que je n'ai pas la réponse à votre question sur la modification des horaires. Je vous la ferai parvenir par écrit.

L'incident est clos.

06 Question de M. Pierre-Yves Jeholet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les problèmes de sécurité dans les gares et les trains" (n° 2501)

06.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Le récent décès d'un agent du service de gardiennage de la SNCB, B-Security, relance le débat sur la sécurité dans les gares et les trains. Les chiffres officiels montrent une augmentation des agressions physiques et verbales vis-à-vis des voyageurs et du personnel de la SNCB en 2003. Depuis que la police des chemins de fer a été intégrée à la police fédérale, la SNCB ne dispose désormais plus que de son service interne de gardiennage. En réaction à ce drame, la SNCB réclame une augmentation du nombre d'agents affectés à la SNCB et annonce la constitution d'un groupe de travail chargé de remettre un avis au Conseil des ministres pour le 1^{er} juin. Quelles mesures ont-elles été arrêtées par la SNCB ? Quelles initiatives ont-elles été prises pour améliorer la collaboration entre B-Security et la police des chemins de fer ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Les instructions relatives aux mesures de sécurité ont été rappelées aux agents de B-Security et des membres de la brigade trains ont temporairement renforcé la brigade de la gare du Nord. Le récent renouvellement du protocole d'accord initial relatif à la collaboration entre B-Security et la police fédérale renforce la collaboration opérationnelle sur le terrain entre les services respectifs, facilite l'échange d'informations et définit la question commune des problèmes liés à la sécurité des voyageurs et du personnel de la SNCB.

Pour le Conseil des ministres du 1^{er} juin, j'espère que l'on aura pu aller plus loin dans la réécriture de la loi.

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De mogelijkheid om Maastricht aan te doen werd door Thalys International en de NMBS bestudeerd. Die verbinding bleek echter niet winstgevend en daarom werd het project afgevoerd. Ik merk dat ik geen antwoord heb op uw vraag met betrekking tot de wijziging van de uurregeling. Ik zal het u schriftelijk bezorgen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Pierre-Yves Jeholet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsproblemen in stations en op treinen" (nr. 2501)

06.01 Pierre-Yves Jeholet (MR): Het recente overlijden van een agent van de bewakingsdienst van de NMBS, B-security, heeft de discussie over de veiligheid in de stations en de treinen weer doen oplaaien. Uit officiële cijfers blijkt dat er in 2003 een toename van het fysiek en verbaal geweld ten aanzien van de reizigers en het NMBS-personeel werd geregistreerd. Zinds de integratie van de spoorwegpolitie bij de de federale politie beschikt de NMBS nog enkel over haar eigen interne bewakingsdienst. Naar aanleiding van die dramatische gebeurtenis, eist de NMBS dat zij over meer agenten zou kunnen beschikken en kondigt zij de oprichting aan van een werkgroep die ermee wordt belast de Ministerraad tegen 1 juni een advies ter zake voor te leggen. Welke maatregelen heeft de NMBS in dat verband getroffen? Welke initiatieven werden genomen om de samenwerking tussen B-security en de spoorwegpolitie te verbeteren?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Men heeft de agenten van B-security nogmaals gewezen op de instructies met betrekking tot de veiligheidsmaatregelen en leden van de "treinbrigade" zijn de brigade van het Noordstation tijdelijk komen versterken. De recente hernieuwing van het oorspronkelijk protocol-akkoord betreffende de samenwerking tussen B-security en de federale politie versterkt de operationele samenwerking tussen de respectieve diensten, vergemakkelijkt de uitwisseling van informatie en gaat nader in op de problemen in verband met de veiligheid van de reizigers en het NMBS-personeel waarmee die diensten worden geconfronteerd.

Ik hoop dat men tegen de Ministerraad van 1 juni verder zal zijn kunnen gaan bij het herschrijven van de wet.

06.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Je serai attentif aux mesures proposées par la SNCB et à celles qui seront prises par le gouvernement à partir du 1^{er} juin.

L'incident est clos.

07 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'achat de billets de train sur internet" (n° 2190)

07.01 Roel Deseyn (CD&V): Comme c'était déjà le cas pour les voyages internationaux, les usagers des chemins de fer peuvent, depuis le mois de mars, réserver leur billet de train pour leurs déplacements en Belgique sur le site Internet de la SNCB. Je regrette que la SNCB ne satisfasse pas aux directives relatives au label « Blindsurfer » portant sur l'accès à Internet pour les personnes souffrant d'un handicap visuel ou moteur et qu'elle n'accorde pas la moindre réduction. De fait, les voyageurs qui achètent leur billets de train en ligne déboursent une somme plus élevée étant donné qu'ils paient eux-même le papier, l'encre et la connexion à Internet. Quand remédiera-t-on à ces légères lacunes ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : Je partage le constat en ce qui concerne la navigation sur l'internet pour les personnes mal voyantes. La SNCB consent déjà des efforts, également sur le plan de la connexion vocale. Ces efforts s'intensifieront. J'insisterai pour que la SNCB respecte les directives en la matière.

En revanche, je ne partage pas le constat relatif au prix. Le billet est précisément moins coûteux lorsqu'il est acheté sur Internet. On économise surtout beaucoup de temps. Le succès démontre que l'achat en ligne est intéressant. Un prix identique pour tous constitue certainement la meilleure chose.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- M. Louis Smal au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le terrain choisi par La Poste pour la construction du nouveau centre de tri Liège X" (n° 2294)
- M. Alain Mathot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau centre de tri postal à Awans" (n° 2323)

06.03 Pierre-Yves Jeholet (MR): Ik zal de maatregelen die de NMBS zal voorstellen en diegene die de regering vanaf 1 juni zal treffen, met aandacht volgen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aankoop van treintickets via het internet" (nr. 2190)

07.01 Roel Deseyn (CD&V): Sinds maart kan men, zoals dat al kon voor tickets voor internationale reizen, nu ook tickets voor binnenlandse treinritten on line bestellen op de website van de NMBS. Het is jammer dat de NMBS niet voldoet aan de BlindSurfer-richtlijnen over webtoegankelijkheid voor visueel of motorisch gehandicapten en dat geen kleine korting wordt toegestaan. Reizigers die on line bestellen, betalen immers meer voor hun treinkaartje, aangezien ze zelf betalen voor papier, inkt en internet. Wanneer wordt aan deze kleine tekortkomingen verholpen?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Met de vaststelling in verband met surfen voor slechtzienden ga ik akkoord. De NMBS doet al inspanningen, ook voor stemconnectie. Die inspanningen zullen nog toenemen. Ik zal erop aandringen dat de NMBS de richtlijnen terzake naleeft.

Met de vaststelling in verband met de prijs ben ik het niet eens. Het ticket kost precies minder wanneer men het thuis via internet koopt, vooral in tijd bespaart men veel. Het succes bewijst dat de on-lineverkoop interessant is. Eenzelfde prijs voor iedereen is zeker het beste.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Louis Smal aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het door De Post gekozen terrein voor de bouw van het nieuwe sorteercentrum Luik X" (nr. 2294)
- de heer Alain Mathot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuwe postsorteercentrum in Awans" (nr. 2323)

- Mme Muriel Gerkens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le nouveau centre de tri postal d'Awans à Liège" (n° 2550)

08.01 **Louis Smal** (cdH): J'ai déjà parlé de cette décision du CA de La Poste de localiser le centre de tri ...

08.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): C'est la troisième fois qu'on m'interroge à ce sujet ! J'ai déjà répondu en séance plénière.

08.03 **Louis Smal** (cdH): Votre réponse ne nous a pas satisfaits !

08.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Le Règlement ne permet pas de poser la même question 2 fois !

Le **président**: M. Smal, votre question apporte-t-elle des éléments nouveaux ?

08.05 **Louis Smal** (cdH): J'ai posé, à M. Thys et non au ministre, une question sur la localisation du centre de tri. Il m'a répondu que ce serait Awans, avec quoi je ne suis pas d'accord.

08.06 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) Mais la question m'a été posée par un autre membre de votre parti !

08.07 **Louis Smal** (cdH): Et je vous la repose. Il y avait un accord global à Liège !

08.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): Je vais répondre la même chose ...

Le **président**: Puisque le ministre accepte de répéter sa réponse, je propose que M. Smal pose sa question.

08.09 **Louis Smal** (cdH): Pourquoi le conseil d'administration de La Poste a-t-il décidé de localiser le centre de tri à Awans plutôt qu'à Flémalle alors que le prix du terrain y est moins élevé et que tous les frais de dépollution, etc., seront pris en charge par la Région wallonne?. Nous avons tous été d'accord pour situer ce centre à Flémalle, d'autant que cela venait revivifier un site de friche industrielle. D'autres collègues de Liège sont du même avis.

08.10 **Muriel Gerkens** (ECOLO): Je n'étais pas

- mevrouw Muriel Gerkens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het nieuwe sorteercentrum van Awans-Luik" (nr. 2550)

08.01 **Louis Smal** (cdH): Ik heb het reeds gehad over deze beslissing van de raad van bestuur van De Post inzake de vestiging van het sorteercentrum...

08.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Dat is de derde keer dat u mij over dit onderwerp ondervraagt! Ik heb al geantwoord in de plenaire vergadering.

08.03 **Louis Smal** (cdH): Uw antwoord stelde ons niet tevreden!

08.04 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Volgens het Reglement mag eenzelfde vraag geen twee keer worden gesteld!

De **voorzitter**: Mijnheer Smal, bevat uw vraag nieuwe elementen?

08.05 **Louis Smal** (cdH): Ik heb de heer Thys en niet de minister een vraag gesteld over de plaats waar het sorteercentrum zal worden gevestigd. Hij heeft mij geantwoord dat het in Awans zou zijn. Ik ben het daar niet mee eens.

08.06 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Maar de vraag werd mij gesteld door een ander lid van uw partij!

08.07 **Louis Smal** (cdH): En ik stel ze u opnieuw. In Luik was er een globaal akkoord bereikt!

08.08 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ik zal hetzelfde antwoord geven...

De **voorzitter**: Vermits de minister bereid is zijn antwoord te herhalen, stel ik voor dat de heer Smal zijn vraag stelt.

08.09 **Louis Smal** (cdH): Waarom heeft de raad van bestuur van De Post beslist het sorteercentrum in Awans te vestigen in plaats van in Flémalle, terwijl de grondprijs in de laatste gemeente lager is en alle kosten van de sanering, enz. door het Waalse Gewest zullen worden gedragen? Wij waren het er allemaal over eens dat het centrum in Flémalle zou komen, te meer daar dit een braakliggend industrieterrein zou doen opleven. Andere collega's uit Luik delen die mening.

08.10 **Muriel Gerkens** (ECOLO): Ik was niet op de

informée de la question en plénière. J'aimerais comprendre ce qui a motivé cette décision et comment le ministre répond aux arguments en faveur de Flémalle.

D'une part, le site de Flémalle dispose d'un raccordement direct au chemin de fer, il est en zone industrielle, près de Bierzet, etc. Awans ne rassemble pas ces avantages. Il y a une zone de captage d'eau et des risques de pollution et d'évacuation des eaux. Les prix des terrains sont plus élevés à Awans qu'à Flémalle. La Région wallonne prendrait en charge la décontamination du site de Flémalle. Pourquoi donc, alors que les forces de la région étaient favorables à ce site, le choix s'est porté ailleurs ?

08.11 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La décision a été prise sur base de l'analyse comparative des trois terrains pressentis pour l'implantation de ce nouveau centre de tri de Liège X. Cette analyse a tenu compte de toutes les informations reçues, via les propriétaires du site, les pouvoirs publics locaux et régionaux. La décision est motivée par des raisons opérationnelles et économiques.

Le site d'Awans bénéficie d'une meilleure localisation que les deux autres – notamment, par l'accessibilité vers Bruxelles et de la proximité de Bierzet. D'autres éléments ont également joué comme le fait que le terrain de Flémalle connaît une pollution historique dont le périmètre actuel est incertain. Pour Awans, même si la proximité d'une zone de captage nécessite des précautions techniques lors de la construction du centre de tri, il ne s'agit pas d'une difficulté majeure.

De même, si le terrain de Flémalle offre 10 hectares contre 8 pour Awans, ils ne sont pas exploitables à 100%, à cause de l'historique du site (zone polluée à confiner sous une plaque en béton). Or, 8 hectares sont suffisants pour le centre de tri.

Le terrain de Flémalle était moins cher que le terrain d'Awans, mais l'analyse du coût global pour le terrain (tenant compte des coûts d'investissement et d'exploitation), est légèrement plus avantageuse pour Awans.

Le site de Flémalle bénéficie certes de plus de facilités de transports qu'Awans. La Poste discute avec le TEC de Liège, pour faciliter l'accès pour le

hauteur van de vraag die in de plenaire vergadering werd gesteld. Ik zou graag begrijpen welke motieven deze beslissing hebben ingegeven en hoe de minister de argumenten weerlegt die voor Flémalle pleiten.

Het terrein in Flémalle beschikt over een rechtstreekse spoorverbinding, het bevindt zich in een industriezone, dichtbij Bierzet, enz. Awans heeft geen van deze voordelen. Integendeel, het ligt in een waterwinningsgebied, wat een risico op vervuiling en een probleem van waterafvoer meebrengt. De grond in Awans is duurder dan in Flémalle. Het Waalse Gewest zou voor de sanering van de site in Flémalle instaan. Waarom is de keuze dan op Awans gevallen, terwijl alle actoren in de streek voorstander waren van Flémalle?

08.11 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De beslissing werd genomen op basis van de vergelijkende analyse van de drie terreinen die voor de vestiging van het nieuwe sorteercentrum Luik X in aanmerking kwamen. De analyse hield rekening met alle informatie die door de eigenaars van de gronden en door de lokale en de regionale overheden werd verstrekt. De beslissing berust op operationele en economische redenen.

De ligging van de site in Awans is, dankzij de bereikbaarheid van Brussel en de nabijheid van Bierzet, interessanter dan die van de twee andere sites. Ook andere elementen speelden een rol. Zo is het terrein te Flémalle aangetast door een historische vervuiling, waarvan de huidige omvang niet precies kan worden ingeschat. In Awans moeten, wegens de nabijheid van een zone voor waterwinning, bij de bouw van het sorteercentrum technische voorzorgen worden genomen, maar dat is niet onoverkomelijk.

De oppervlakte van het terrein in Flémalle is 10 hectare tegenover 8 in Awans, maar de oppervlakte is niet voor 100 % bruikbaar, wegens de aanwezigheid van een historische vervuiling, die met een betonplaat moet worden afgeschermd. Bovendien is 8 hectare voldoende voor het sorteercentrum.

Het terrein in Flémalle was minder duur dan dat in Awans, maar de analyse van de globale kostprijs (met inbegrip van de investerings- en de exploitatiekosten), valt licht in het voordeel van Awans uit.

Het klopt dat er meer transportmogelijkheden naar de site van Flémalle zijn. De Post heeft met de Luikse TEC besprekingen aangeknoopt met de bedoeling de bereikbaarheid voor het personeel te

personnel.

C'est la décision qui a été prise par La Poste, après un long examen et en décidant ce qu'il y a de mieux pour elle.

08.12 Louis Smal (cdH): Je ne suis pas satisfait des réponses. Des intérêts cachés ont influencé cette décision.

08.13 Muriel Gerken (ECOLO): Si une étude comparative montre que le coût est plus intéressant, il faut en tenir compte.

Néanmoins l'un des éléments en faveur de Flémalle, l'accès au chemin de fer, n'a pas été retenu. Il me semble que cela aurait dû être un élément prioritaire du choix.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- **Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'activités de tri vers le nouveau centre de Charleroi"** (n° 2415)

- **Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert de produits postaux vers des centres de tri wallons"** (n° 2513)

09.01 Inge Vervotte (CD&V): Après l'annonce de la création de quatre nouveaux centres de tri postal à Liège, Charleroi, Gand et Anvers, et des aménagements au centre de tri à Bruxelles, on s'emploierait déjà activement à redistribuer le volume de travail. A l'heure actuelle, Bruxelles X traite tout le courrier venant de Bruxelles, du Brabant flamand et du Brabant wallon. Certaines indications donnent à penser que le volume postal du Brabant wallon serait scindé en fonction du code postal entre les centres de tri de Liège et de Charleroi.

Le ministre est-il au courant de tels projets de transfert? Bruxelles X sera-t-il démantelé, voire fermé dans l'hypothèse d'une répartition de son volume de travail entre les autres centres? Quels volumes postaux seront traités dans les quatre nouveaux centres de tri? Existe-t-il des études concrètes à cet égard? Quel avenir ont encore les petits centres comme Libramont? Des emplois ne risquent-ils pas d'être perdus au Limbourg si les activités de tri étaient transférées à Liège?

verbeteren.

Dat is de beslissing die De Post, na rijp beraad, heeft genomen. Het is voor haar de beste beslissing.

08.12 Louis Smal (cdH): Ik ben niet tevreden met de antwoorden. Deze beslissing werd door verborgen belangen ingegeven.

08.13 Muriel Gerken (ECOLO): Indien een vergelijkende studie aantoont dat de kostprijs interessanter is, moet men ermee rekening houden.

Toch werd één van de elementen in het voordeel van Flémalle, de toegang tot de spoorweg, niet in overweging genomen. Volgens mij had dit bij de keuze van doorslaggevend belang moeten zijn.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overheveling van sorteeractiviteiten naar het nieuwe centrum in Charleroi"** (nr. 2415)

- **mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overheveling van het postproduct naar sorteercentra in Wallonië"** (nr. 2513)

09.01 Inge Vervotte (CD&V): Na de bekendmaking van de installatie van vier nieuwe postsorteercentra in Luik, Charleroi, Gent en Antwerpen en de aanpassingen aan het sorteercentrum in Brussel, zou men al volop bezig zijn met het herverdelen van het werkvolume. Brussel X behandelt op dit ogenblik alle briefwisseling uit Brussel, Vlaams-Brabant en Waals-Brabant. Er zijn signalen die erop wijzen dat het postvolume van Waals-Brabant volgens het postcodenummer zou worden opgesplitst over de sorteercentra in Luik en Charleroi.

Is de minister op de hoogte van zulke overhevelingsplannen? Zal Brussel X worden afgebouwd en eventueel zelfs gesloten wanneer zijn werkvolume over de andere centra zou worden verdeeld? Welke postvolumes zullen in de vier nieuwe sorteercentra worden behandeld? Bestaan hierover concrete studies? Wat is de toekomst van kleinere centra als bijvoorbeeld Libramont? Dreigt er geen verlies van tewerkstelling in Limburg, als de sorteeractiviteiten naar Luik zouden worden

overgeheveld?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La Poste m'a assuré qu'aucune redistribution des activités de tri n'est envisagée. La rumeur selon laquelle le courrier du Brabant wallon serait scindé et traité à Liège et à Charleroi est donc dénuée de fondement.

La Poste prévoit une diminution de volume de 3%. Une baisse plus importante du volume n'impliquerait toutefois pas une réduction du nombre de centres de tri. Le nouveau projet en matière de tri comprend un triple parcours –selon le code postal, la tournée de distribution et la séquence de numéros au sein de la tournée – et doit reposer sur la capacité des cinq centres prévus. Cela vaut d'autant plus si la distribution J+1 doit être strictement respectée.

Les petits centres comme Libramont seront fermés. Toutes les activités de tri seront concentrées dans les cinq centres.

09.03 Inge Vervotte (CD&V): Le ministre pourrait-il me fournir la répartition en pourcentage du volume du courrier dans les différentes provinces et à Bruxelles? Existe-t-il une liste des zones de provenance du courrier, identifiées par leur code postal, et des centres de tri où ce courrier sera traité? D'aucuns craignent en effet que certains volumes de travail ne soient transférés vers d'autres centres de tri, avec toutes les conséquences que cela implique pour l'emploi.

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il a été question de cela du temps de M. Rombouts. On voulait alors tout concentrer dans trois centres, mais ce plan a été abandonné depuis. Je sais qu'à l'époque, des questions ont été posées sur le lieu où serait trié le courrier en provenance du Limbourg. Je communiquerai à M. Vervotte les données demandées.

L'incident est clos.

10 Question de M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les abonnements de train pour les fonctionnaires" (n° 2003)

10.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Depuis le 1^{er} mars 2004, le gouvernement accorde aux fonctionnaires un abonnement de train gratuit. Les personnes ayant déjà acheté précédemment un abonnement annuel seront-elles remboursées?

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De Post heeft me verzekerd dat er geen sprake is van een herverdeling van de sorteeractiviteiten. Het gerucht dat de briefwisseling van Waals-Brabant zou worden opgesplitst en behandeld in Luik en Charleroi is dus ongegrond.

Er wordt door De Post rekening gehouden met een volumevermindering van drie procent. Een verdere volumedaling zou echter geen afname van het aantal sorteercentra betekenen. Het nieuwe sorteerproject behelst een drievoudig traject, met name volgens postcode, postronde en nummersequentie binnen de ronde, en moet steunen op de capaciteit van de vijf geplande centra. Dit geldt des te meer als de dag-plus-één-bedeling strikt moet worden nageleefd.

Kleinere centra als Libramont worden gesloten. Alle sorteeractiviteiten worden in de vijf centra geconcentreerd.

09.03 Inge Vervotte (CD&V): Kan de minister mij de procentuele verdeling van het postproduct over de verschillende provincies en Brussel geven? Bestaat er een lijst met de postcodegebieden van herkomst en de sorteercentra waar ze behandeld zullen worden? De vrees bestaat dat bepaalde werkvolumes naar andere sorteercentra overgehield zullen worden, met alle gevolgen van dien voor de tewerkstelling.

09.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Daarvan is ooit sprake geweest ten tijde van de heer Rombouts. Men wou toen alles concentreren in drie centra, maar dat plan is ondertussen afgevoerd. Ik weet dat er toen vragen werden gesteld waar de post uit Limburg gesorteerd zou worden. Ik zal de gegevens aan mevrouw Vervotte bezorgen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinabonnements voor ambtenaren" (nr. 2003)

10.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Sinds 1 maart 2004 kent de overheid ambtenaren een gratis treinabonnement toe. Krijgen degenen die voordien al een jaarabonnement hadden gekocht, een terugbetaling?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Non. En raison de la complexité des règlements en la matière, seul un tout petit groupe y aurait avantage et cela rapporterait tout au plus aux intéressés 1,5 euro.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les transports en commun dans le Westhoek" (n° 2304)

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): L'offre de transports en commun est médiocre dans le Westhoek. Les liaisons entre le littoral et Anvers, surtout, laissent à désirer. Va-t-on remédier à cette situation ?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Les trains en provenance du Westhoek effectuent un détour via Wervik et Comines. En cas de modification, les habitants de la région seraient abandonnés à leur triste sort car il est impossible de prévoir des trains supplémentaires. La liaison avec Courtrai et Bruges est mauvaise, mais il faudrait une voie supplémentaire pour l'améliorer, ce qui représente un investissement énorme. La SNCB n'a pas de projets dans ce sens.

Les communes du Westhoek pourraient prendre elles-mêmes des initiatives pour mieux désenclaver cette région. Ainsi, elles pourraient organiser une réunion associant De Lijn, le tram de la côte, la SNCB et les TEC. C'est la seule solution, me semble-t-il.

11.03 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Le ministre reconnaît le problème et renvoie aux communes. Mais les autorités fédérales devraient également s'attaquer au problème.

12 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le rail européen" (n° 2358)

12.01 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Ce sujet relève des compétences de M. Anciaux. Je suis compétent pour l'entreprise mais pas pour la réglementation.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Neen. Door de ingewikkelde regelingen ter zake zou slechts een heel kleine groep daar voordeel bij hebben en het zou de betrokkenen hoogstens 1,5 euro opleveren.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het openbaar vervoer in de Westhoek" (nr. 2304)

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Het openbaar vervoer in de Westhoek is ondermaats. Vooral de verbindingen met de kust en met Antwerpen laten te wensen over. Zijn er plannen om daar iets aan te doen?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De treinen vanuit de Westhoek maken een omweg via Wervik en Komen. Als dat verandert, staan de mensen uit die streek weer in de kou, want het is niet mogelijk om extra treinen in te leggen. De verbinding met Kortrijk en Brugge is slecht, maar om ze te verbeteren is er een extra spoor nodig en dat is een enorme investering. De NMBS heeft geen plannen in die richting.

Wellicht kunnen de gemeenten van de Westhoek zelf een initiatief nemen om deze regio beter te ontsluiten, bijvoorbeeld een vergadering met De Lijn, de kusttram, de NMBS en de TEC. Dat lijkt mij de enige oplossing.

11.03 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): De minister erkent het probleem en verwijst naar de gemeenten. De federale overheid moet hier evenwel mee de schouders onder zetten.

12 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Europese spoorwegen" (nr. 2358)

12.01 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De heer Anciaux is bevoegd voor die aangelegenheid. Ik ben bevoegd voor het bedrijf, maar niet voor de regelgeving.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Entreprises publiques sur "le rapprochement entre SN Brussels Airlines et Virgin" (n° 2402)

13.01 Camille Dieu (PS): Ma question avait été déposée en mars. On parlait beaucoup du rapprochement entre SN Brussels Airlines et Virgin. Pour l'exercice 2003, SN Brussels Airlines a dégagé un bénéfice de 0,6 million d'euros et pour 2004 la compagnie table sur un bénéfice opérationnel de 5 millions d'euros. La SN Air holding devrait chapeauter le rapprochement entre les deux structures et, à terme, Virgin Express pourrait passer totalement sous la coupe de SNBA.

Ces opérations sont favorables au développement d'activités sur le site de l'aéroport de Zaventem, mais la question de l'emploi nous préoccupe. Des rationalisations pourraient-elles découler de ces fiançailles dans l'immédiat? Si oui, dans quelle proportion? Comment surtout éviter, à l'avenir, des drames sociaux dans ce secteur qui a déjà beaucoup souffert dans notre pays? Bien entendu, SNBA est une entreprise privée. Nous savons que SN Air holding compte parmi ses actionnaires des investisseurs publics, comme la BIAC, la SRIW ou encore la Région bruxelloise. En votre qualité de ministre de tutelle de la BIAC, pouvez-vous nous faire savoir si cet actionnaire entend faire valoir des préoccupations sociales dans ce rapprochement et avez-vous les moyens de l'y obliger le cas échéant?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La question de Mme Dieu demande une réponse univoque qu'il m'est malaisé de donner en ce sens que BIAC, en sa qualité d'actionnaire dans la SN Air holding, donc actionnaire indirect représenté par un administrateur a l'obligation d'encourager toute activité sur l'aéroport, d'autant plus que celle-ci a une répercussion directe sur l'emploi dans l'aéroport. Le rapprochement entre SNBA et Virgin Express peut être utile à BIAC dans le sens où cela permettrait de rendre l'aéroport plus concurrentiel, ce qui serait très intéressant au niveau de l'emploi. De son côté, BIAC en sa qualité d'entreprise publique ne peut se dégager d'une certaine responsabilité sociale.

Dès lors, nous risquons d'être confrontés d'une part à l'intérêt d'avoir un nombre important d'emplois à l'aéroport et, d'autre part, celui de rationaliser au sein des deux entreprises. Il faut chercher un équilibre et être clair : la collaboration entre des entreprises n'a pas pour objectif immédiat d'augmenter le nombre de gens qui travaillent,

Overheidsbedrijven over "de toenadering tussen SN Brussels Airlines en Virgin" (nr. 2402)

13.01 Camille Dieu (PS): Ik heb mijn vraag in maart ingediend. Toen was er volop sprake van een toenadering tussen SN Brussels Airlines en Virgin. Voor het boekjaar 2003 had SN Brussels Airlines een winst van 0,6 miljoen euro geboekt en voor 2004 verwacht de maatschappij een operationele winst van 5 miljoen euro. De SN Air Holding zou de toenadering tussen beide structuren moeten overkoepelen en op termijn zou Virgin Express volledig onder de vleugels van SNBA kunnen worden ondergebracht.

Die operaties komen de ontwikkeling van activiteiten op de luchthaven van Zaventem ten goede, maar de kwestie van de werkgelegenheid baart ons zorgen. Zou dat samengaan van die maatschappijen in de nabije toekomst tot rationalisaties kunnen leiden? Zo ja, op welke schaal? Hoe kan men in de toekomst sociale drama's voorkomen in die sector, die de jongste tijd in ons land al zwaar werd getroffen? SNBA is uiteraard een particuliere maatschappij. Het is bekend dat tot de aandeelhouders van SN Air holding ook openbare investeerders, zoals BIAC, de SRIW en het Brussels Gewest, behoren. Kan u ons, als minister die het toezicht op BIAC uitoefent, meedelen of die aandeelhouder uiting zal geven aan zijn sociale bekommernissen met betrekking tot die toenadering en beschikt u over middelen om BIAC daar desgevallend toe te verplichten?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De vraag van mevrouw Dieu verdient een ondubbelzinnig antwoord, maar ik kan dat moeilijk geven omdat BIAC, als aandeelhouder van SN Air holding en dus als onrechtstreeks aandeelhouder die door een bestuurder wordt vertegenwoordigd, de verplichting heeft iedere vorm van activiteit op de luchthaven aan te moedigen, temeer daar die een rechtstreekse weerslag op de werkgelegenheid in de luchthaven heeft. De toenadering tussen SNBA en Virgin Express kan nuttig zijn voor BIAC, omdat de luchthaven daardoor beter zal kunnen concurreren met andere luchthavens, wat zeer interessant kan zijn voor de werkgelegenheid. BIAC van zijn kant heeft als overheidsbedrijf een zekere sociale verantwoordelijkheid die het niet kan ontlopen.

We dreigen dus met tegenstrijdige belangen te worden geconfronteerd. Enerzijds is er het belang van de werkgelegenheid in de luchthaven, anderzijds de noodzaak tot rationalisatie bij de twee maatschappijen. Er moet naar een evenwicht worden gezocht en we moeten duidelijk zijn: de eerste doelstelling van de samenwerking tussen de

même si cela peut être le cas ultérieurement. BIAC est coincée entre ces deux situations. Par ailleurs, l'absence de synergie entre elle peut mettre en difficulté les deux entreprises. C'est une question à laquelle il est difficile de donner une réponse.

13.03 Camille Dieu (PS): Je suis consciente que la question est difficile. Néanmoins, nous avons connu tellement de drames sociaux en Belgique causés par de telles rationalisations. Nous pouvons comprendre que celles-ci sont souhaitables et qu'il est nécessaire de développer des synergies. Cependant, si nous continuons dans cette voie, cela devient vraiment problématique. Nous nous trouvons dans une situation où nous sommes coincés entre le départ en prépension des personnes plus âgées pour libérer de l'emploi pour les jeunes et, la nécessité de mettre les jeunes au travail.

Personnellement, je trouve que nous vivons dans un pays qui est confronté à un problème grave, celui du manque d'activités économiques. Si nous avions des possibilités de développement plus importantes, nous ne nous poserions pas autant de questions concernant le rapprochement entre deux compagnies aériennes. Notre situation n'est guère enviable.

L'incident est clos

Président: Camille Dieu.

14 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les perspectives d'introduction en bourse d'ABX" (n° 2358)

14.01 Valérie De Bue (MR): Ma question fait suite à un article de *La Libre Belgique* du 26 mars dernier, qui évoquait l'intention des administrateurs délégués de la SNCB et d'ABX d'introduire en bourse, pour fin 2005, l'association d'ABX à d'autres logisticiens européens. L'on indiquait aussi que certains partenaires souhaitaient le maintien du quartiergénéral à Bruxelles, et d'autres pas. Par ailleurs, plusieurs exigeraient le débarquement du management.

Confirmez-vous l'information ? Quelle est votre réaction ?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en

maatschappijen is niet bijkomend personeel in dienst te nemen, ook al behoort dat in een later stadium wellicht tot de mogelijkheden. BIAC zit in een patstelling. Indien geen synergie tussen de beide maatschappijen tot stand wordt gebracht, dreigen ze op termijn in moeilijkheden te komen. Ik kan geen eenduidig antwoord geven op die vraag.

13.03 Camille Dieu (PS): Ik ben mij ervan bewust dat dit geen eenvoudige aangelegenheid is. Dergelijke rationalisaties hebben in België echter al meermaals tot een sociaal drama geleid. We begrijpen dat rationalisaties wenselijk zijn en dat naar vormen van synergie moet worden gestreefd. Indien we op deze weg verdergaan, wordt de toestand echter problematisch. Een dergelijk spanningsveld bestaat ook tussen de noodzaak de activiteitsgraad te verhogen enerzijds en de noodzaak jongeren aan het werk te helpen anderzijds, voor wie oudere werknemers via brugpensioen de baan moeten ruimen.

De te beperkte economische activiteit vormt volgens mij een groot probleem in ons land. Indien we meer mogelijkheden tot ontwikkeling hadden, zou de toenadering tussen twee luchtvaartmaatschappijen ons niet zoveel zorgen baren. De toestand in ons land is weinig benijdenswaardig.

Het incident is gesloten

Voorzitter: Camille Dieu.

14 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande beursgang van ABX" (nr. 2358)

14.01 Valérie De Bue (MR): Ik stel mijn vraag naar aanleiding van een artikel dat verscheen in *La Libre Belgique* van 26 maart jongstleden waarin melding werd gemaakt van de plannen van de gedelegeerd bestuurders van de NMBS en ABX om tegen eind 2005 de joint venture van ABX met andere Europese logistieke bedrijven ter beurse te introduceren. In dat artikel stond tevens te lezen dat sommige partners willen dat het hoofdkwartier in Brussel zou blijven, en anderen dan weer niet. Voorts zouden verscheidene partners willen dat het management zou opstappen.

Kan u dat bevestigen? Wat is uw reactie daarop?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De

français): L'intention de la SNCB et d'ABX est de faire participer le groupe ABX Logistics à la concentration du secteur, existante depuis plusieurs années, et bénéfique grâce à la mise en commun des volumes transportés.

La restructuration d'ABX Logistics est en bonne voie. Les mesures de redressement ont réduit les pertes du groupe, renforcé sa cohésion et sa gestion, et simplifié sa structure juridique. Le management prévoit le retour à l'équilibre financier en 2005. Le groupe est donc en position favorable pour s'associer avec d'autres, et constituer une nouvelle entreprise, qui atteindrait une position mondiale dans ce domaine avant fin 2005.

La SNCB soutient cette stratégie même si sa participation sera minoritaire. Il faut cependant qu'ABX soit rentable, assaini et qu'il y ait un actionnariat stable dans le nouveau groupe.

Si le plan de restructuration est approuvé par la Commission européenne en 2004, ABX Logistics pense que le projet d'association avec un partenaire européen se concrétisera en 2005. Actuellement, les discussions avancent bien. La structure d'ABX en fait un partenaire très courtisé. Si l'un des partenaires était coté dans une Bourse européenne, l'association devrait l'être aussi.

Si l'on s'associe avec un groupe non coté, en revanche, on ne le sera probablement pas. La question de la cotation en bourse est tributaire de la volonté des partenaires. S'il y a cotation en bourse, on essaiera de le faire aussi sur Euronext Bruxelles.

Les principaux objectifs de la nouvelle association sont les suivants: le maintien en Belgique de centres de décision et de compétence bénéficiant à tout le transport et la logistique, un impact positif pour le secteur de la logistique, - un impact positif sur l'emploi et le développement de centres opérationnels en Belgique.

On peut créer une représentation forte de la SNCB et d'ABX dans les instances dirigeantes de l'association, même si elle est temporaire puisque l'actionnariat de la SNCB va diminuer.

L'incident est clos.

NMBS en ABX willen de groep ABX Logistics laten deelnemen aan de al sedert enkele jaren aan de gang zijnde concentratie in de sector die winstgevend is dank zij de samenvoeging van de vervoerde volumes.

De herstructurering van ABX Logistics is op goede weg. Dank zij saneringsmaatregelen konden de verliezen van de groep worden teruggeschroefd, kon de samenhang ervan worden versterkt en het beheer worden verbeterd en kon de juridische structuur worden vereenvoudigd. Het management verwacht dat de financiële situatie in 2005 weer in evenwicht zal zijn. De groep bevindt zich dus in een gunstige positie om in zee te gaan met andere partners en een nieuwe onderneming te vormen die in die sector vóór eind 2005 een belangrijke wereldspeler zou worden.

De NMBS staat achter die strategie, ook al zal zij maar over een minderheidsparticipatie beschikken. ABX moet daartoe echter rendabel zijn en gesaneerd worden en de nieuwe groep moet over een stabiel aandeelhouderschap beschikken.

Als het herstructureringsplan door de Europese Commissie in 2004 wordt goedgekeurd, denkt ABX Logistics dat het plan voor een joint venture met een Europese partner in 2005 concreet gestalte zal krijgen. Momenteel schieten de gesprekken goed op. Door zijn structuur is ABX een zeer gegeerde partner. Als de aandelen van een van de partners op een Europese beurs genoteerd zijn, dan moet dat ook het geval zijn voor de joint venture.

Indien een partnerschap wordt aangegaan met een groep die niet op de beurs staat genoteerd, volgt waarschijnlijk geen beursnotering. De vraag om op de beurs te worden genoteerd hangt af van de wil van de partners. Als de joint venture op de beurs wordt genoteerd, zal ze ook proberen op Euronext Brussel te worden genoteerd.

De nieuwe joint venture stelt de volgende doelstellingen centraal: het behoud in België van beslissings- en kenniscentra voor transport en logistiek, een positieve invloed op de logistieke sector en een positieve invloed op de tewerkstelling en de ontwikkeling van operationele centra in België.

We kunnen de NMBS en ABX sterk laten vertegenwoordigen in de leidende instanties van de joint venture ook al is dat maar tijdelijk, aangezien het aandelenpakket van de NMBS zal afnemen.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. François Bellot au vice-

15 Vraag van de heer François Bellot aan de

premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan stratégique de La Poste pour remédier à l'insalubrité et à l'insécurité" (n° 2359)

15.01 François Bellot (MR): Notre commission avait déjà été informée voici quatre ans de problèmes d'insécurité et d'insalubrité existant au sein de bâtiments occupés par du personnel de La Poste. Le 22 mai 2002 un accident mortel a eu lieu à Lokeren, accident pour lequel La Poste a été condamnée. Quel est le nombre d'agents de La Poste affectés au service de prévention et de protection sur les lieux de travail ? Y a-t-il un plan stratégique annuel pour la prévention et la lutte contre les insécurités potentielles dans les bâtiments de La Poste? Quelles sont les priorités retenues dans la stratégie de La Poste pour lutter contre les phénomènes d'insalubrité et d'insécurité? Quel est le budget affecté à ces mesures? La Poste peut-elle communiquer aux membres de notre commission son plan stratégique de 2003 et l'évaluation des mesures adoptées au cours de l'année 2003, ainsi que le plan 2004? Enfin, quel est le nombre d'accidents recensés au cours de l'année 2003 en scindant les statistiques par métier, centres de tri et secteurs ?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Le service compte 19 personnes. Mais si on considère l'encadrement total pour les projets spéciaux, le service compte 24 personnes. Le plan stratégique, basé sur une analyse de risques, existe. Il vise à éliminer les risques les plus importants qui sont la cause des accidents de travail les plus graves. Ce plan d'action devrait être exécuté en 2004 et 2005. Les trois années suivantes, les autres remarques du SIPP (Service interne pour la prévention et la protection) seront rencontrées. Nous avons deux ans pour répondre aux remarques prioritaires et trois ans pour les autres remarques. Toutes les remarques du SIPP ont été classées en trois catégories (rouge, orange et verte). La catégorie la plus contraignante représente plus ou moins 15% des remarques. Nous tenterons d'y apporter immédiatement une solution. Cela représente 29,5 millions d'euros d'investissement pour 2004.

Il s'agit de situations présentant un danger d'incendie, des risques pour les installations électroniques, des risques de chute des

vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het stappenplan van De Post tegen het gebrek aan hygiëne en de onveiligheid" (nr. 2359)

15.01 François Bellot (MR): Vier jaar geleden al werd onze commissie ingelicht over de onveiligheid en de ongezonde werkomgeving in gebouwen waarin personeel van De Post werkzaam is. Op 22 mei had in Lokeren een dodelijk ongeval plaats, waarvoor De Post veroordeeld werd. Hoeveel postbeambten werken voor de dienst voor preventie en bescherming op het werk? Bestaat een strategisch jaarplan voor de preventie van en de strijd tegen mogelijk onveilige toestanden in de gebouwen van De Post? Welke prioriteiten worden in de strategie van De Post vooropgesteld om de strijd tegen de ongezonde en onveilige toestanden aan te binden? Welke financiële middelen zijn voor die maatregelen beschikbaar? Kan De Post aan deze commissie haar strategisch plan voor 2003 meedelen, met een evaluatie van de maatregelen die in 2003 werden genomen? Kan ze ons ook haar strategisch plan voor 2004 voorleggen? Hoeveel ongevallen werden in de loop van 2003 opgetekend? Kan u die cijfers uitsplitsen per personeelscategorie, per sorteercentrum en per sector?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er werken 19 mensen in de dienst voor preventie. Wanneer we rekening houden met het personeel dat voor bijzondere projecten wordt ingezet, komen we op 24 personeelsleden. Er bestaat een strategisch plan, dat op een risicoanalyse gebaseerd is. Het strekt ertoe de grootste risico's, die aan de basis van de ernstigste beroepsongevallen liggen, uit de weg te ruimen. Dat actieplan zou in de loop van 2004 en 2005 moeten worden uitgevoerd. In de loop van de drie daaropvolgende jaren zal aan de andere opmerkingen van de IDPB (interne dienst voor preventie en bescherming op het werk) worden tegemoetgekomen. We beschikken dus over twee jaar om op de meest dringende opmerkingen en over nog eens drie jaar om op de andere opmerkingen een antwoord te formuleren. Alle opmerkingen van de IDPB werden in drie categorieën ondergebracht: rood, oranje en groen. De categorie met de hoogste prioriteit bevat ongeveer 15 % van de opmerkingen. We zullen proberen daarvoor onmiddellijk een oplossing aan te dragen. Voor 2004 is daartoe een investering van 29,5 miljoen euro nodig.

Het betreft situaties die brandgevaar of risico's voor de elektronische installaties inhouden, waarbij er gevaar is dat de werknemers vallen, waar

travailleurs, des risques liés aux escaliers ou des risques élevés pour la globalité de l'office.

Les priorités sont l'infrastructure, la prévention des accidents de travail, la sensibilisation et des projets globaux notamment une nouveauté, PostStation, qui nous a fait faire des économies, des bandes fluorescentes pour les vêtements, tout cela en 2003 et 2004. Ainsi, en deux ans, dans le domaine de l'infrastructure, il s'agira de faire le nécessaire pour réagir prioritairement aux situations les plus urgentes.

Le nombre d'accidents avec incapacité de travail recensés au cours de l'année 2003 est de 2.174, survenus dans les départements suivants: centres de tri industriel: 205, le mail: 1.672, le retail: 76 et autres: 221.

15.03 François Bellot (MR): Je vous remercie. Je pense que des efforts importants doivent être réalisés sur certains points, notamment au niveau des installations électriques. En ce domaine, il faut bien dire que la situation est particulièrement préoccupante.

L'incident est clos.

16 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du nombre de voyageurs transportés par la SNCB" (n° 2472)

16.01 François Bellot (MR): Un sondage récent réalisé par un quotidien indique que la fréquentation des gares flamandes a connu une forte augmentation l'an dernier par rapport à la période 1999-2001. En revanche, de grandes gares wallonnes déclinent.

Pouvez-vous indiquer si cette évolution correspond aux chiffres de vente de la SNCB qui, par ailleurs, aurait contesté ces chiffres? Pouvez-vous indiquer l'évolution du nombre de cartes "senior" pour les trois Régions du pays? Disposez-vous de statistiques indiquant l'influence des travaux d'aménagement et de modernisation des gares sur le nombre de voyageurs fréquentant les gares? Disposez-vous d'une analyse de l'influence de la saturation du réseau routier et autoroutier sur la fréquentation du train?

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Les données publiées par le journal *La Dernière Heure* sont les résultats affinés des comptages d'octobre réalisés durant cinq jours

gevaarlijke trappen een risico inhouden of omstandigheden die hoge risico's voor de hele Dienst inhouden.

De prioriteiten zijn de infrastructuur, de preventie van arbeidsongevallen, sensibilisering en globale projecten zoals het nieuwe PostStation waardoor we konden besparen, fluorescerende stroken voor de kledij, dat alles in 2003 en 2004. Voor wat de infrastructuur betreft willen we in twee jaar tijd het nodige doen opdat de meest dringende problemen prioritair zouden worden opgelost.

In 2003 werden 2.174 arbeidsongevallen met werkonbekwaamheid tot gevolg vastgesteld in de volgende departementen: 205 in de industriële sorteercentra, 1.672 in de mail, 76 in de retail en 221 in andere sectoren.

15.03 François Bellot (MR): Dank u. Ik denk dat op bepaalde punten en met name met betrekking tot de elektrische installaties grote inspanningen nodig zijn. Op dat vlak is de toestand namelijk bijzonder zorgwekkend.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de evolutie van het aantal door de NMBS vervoerde reizigers" (nr. 2472)

16.01 François Bellot (MR): Uit een peiling die onlangs door een dagblad werd uitgevoerd blijkt dat het reizigersaantal in Vlaamse stations vorig jaar fors is gestegen ten opzichte van de periode 1999-2001. Daarentegen wordt een forse daling van het aantal reizigers in grote Waalse stations waargenomen.

Kunt u aangeven of die evolutie overeenkomt met de verkoopcijfers van de NMBS die bovendien die cijfers zou hebben betwist? Kunt u de evolutie schetsen van het aantal "senioren"-kaarten voor de drie Gewesten van het land? Beschikt u over statistische gegevens waaruit blijkt dat verbouwings- en moderniseringswerken in bepaalde stations het aantal reizigers in die stations beïnvloeden? Beschikt u over een onderzoek naar de invloed van de verzadiging van het wegen- en snelwegennet op het aantal treinreizigers?

16.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De in de krant *La Dernière Heure* gepubliceerde gegevens zijn eigenlijk de verfijnde resultaten van de tellingen van oktober die gedurende vijf

ouvrables compris entre deux week-ends.

Les données de ventes indiquent globalement une augmentation de 2,8% du nombre de voyageurs, excepté dans la zone de Bruges où l'on constate une diminution de 0,5%.

Cette augmentation est difficile à interpréter. Pour les "pass" et autres tickets, il y a peu d'éléments de localisation. En ce qui concerne les billets "senior" répertoriés en fonction de la gare de vente, ils correspondent, dans la plupart des cas, à la gare de départ.

En 2003, environ 1,5 million de billets "senior" ont été achetés en Région flamande, 325.000 en Région de Bruxelles-Capitale et 525.000 en Région wallonne, ce qui représente une augmentation de 8,4%. En 2002, il y a eu une augmentation de 9,2%. L'augmentation en 2003 est constante pour les trois Régions (8,3%, 8,2% et 8,6%). Le nombre de tickets à Bruxelles est proportionnellement beaucoup plus important, moins en Wallonie et un peu plus en Flandre. Des causes sociologiques ont probablement une influence sur ces chiffres.

Il est dangereux de comparer des chiffres recueillis sur cinq jours et d'autres sur toute une année. Ils sont sans doute fiables et représentent la réalité mais ne peuvent donner une image précise de l'évolution sur l'année.

L'incident est clos.

17 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publique sur "le renouvellement du pont du 'Chenois'" (n° 2544)

17.01 Eric Massin (PS): Depuis plus de deux ans, une route, appelée pont de Chenois, relie Charleroi à Monceau, Goutroux et Roux. Cette voie constitue un axe de liaison important, mais est interdite à la circulation à cause de travaux de réparation du pont du Chenois qui surplombe les lignes de chemin de fer Charleroi-Bruxelles. En 2002, votre prédécesseur en charge de la SNCB précisait qu'une étude en vue de la réhabilitation ou du renouvellement du pont était en cours. A l'époque, le délai prévu pour la remise en service était fixé à deux ans, raison pour laquelle cette route latérale est fermée à la circulation depuis plusieurs années. Dès lors, Monsieur le Ministre, pouvez-vous me préciser l'état d'avancement de cette étude; la date de remise en service du pont et donc de celle de la liaison?

werkdagen tussen twee weekeinden in werden uitgevoerd.

De verkoopgegevens wijzen er globaal op dat het reizigersaantal met 2,8 % is gestegen, behalve in de streek van Brugge waar men een vermindering met 0,5 % vastgesteld heeft.

Die toename is moeilijk uit te leggen. Voor de "pass"-biljetten en andere zijn er weinig localisatiegegevens beschikbaar. Inzake de "senioren"-biljetten die op grond van het station van verkoop gerangschikt werden, komen zij meestal overeen met het station van vertrek.

In 2003 werden ongeveer 1,5 miljoen seniorenbiljetten gekocht in het Vlaamse Gewest, 325.000 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 525.000 in het Waalse Gewest, wat op een verhoging van 8,4% neerkomt. In 2002, bedroeg de toename 9,2%. In 2003 was de stijging constant in de drie Gewesten (8,3%, 8,2% en 8,6%). In Brussel werden proportioneel veel meer zulke biljetten verkocht, in Wallonië minder en iets meer in Vlaanderen. Sociologische oorzaken hebben waarschijnlijk een invloed op deze cijfers.

Het is gevaarlijk om cijfers over vijf dagen met jaarcijfers te vergelijken. Ze zijn ongetwijfeld betrouwbaar en weerspiegelen de werkelijkheid, maar kunnen geen nauwkeurig beeld van de evolutie over een heel jaar geven.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herstelling van de 'Chenois-brug'" (nr. 2544)

17.01 Eric Massin (PS): Al meer dan twee jaar verbindt een weg, de Chenois-brug genaamd, Charleroi met Monceau, Goutroux en Roux. Dit is een belangrijke verbindingsweg, die nu voor het verkeer verboden is wegens herstellingswerken aan de Chenois-brug over de spoorweg Charleroi-Brussel. In 2002 heeft uw voorganger aan het hoofd van de NMBS verduidelijkt dat er een onderzoek liep met het oog op de renovatie of de vernieuwing van de brug. Toen werd gesteld dat het twee jaar zou duren voor die brug weer in gebruik kon worden genomen en dat is meteen de reden waarom die alternatieve weg al meerdere jaren voor het verkeer is gesloten. Kunt u mij meedelen hoever dit onderzoek is gevorderd en wanneer de brug en dus ook die verbindingsweg weer in gebruik kunnen worden genomen.

Par ailleurs, sachant que ce pont est en gestion partagée avec le MET (Région wallonne), chargé de son entretien, pouvez-vous me dire s'il existe un accord de collaboration avec les autorités régionales compétentes qui préciserait la part financière affectée par le MET à cette réhabilitation?

Wetende dat die brug mede wordt beheerd door het Waalse Ministerie voor Uitrusting en Transport, dat met het onderhoud ervan is belast, vraag ik u, mijnheer de minister, of er een samenwerkingsakkoord met de bevoegde gewestelijke overheden bestaat waarin staat welk financieel aandeel het Waalse Ministerie voor Uitrusting en Transport heeft bestemd voor de renovatie?

17.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*): L'étude de renouvellement du tablier du pont du Chenois est entièrement terminée. Son adjudication est prévue le 13 mai 2004. Compte tenu des délais administratifs d'approbation des offres et du délai d'exécution, la mise en service du pont peut être envisagée pour l'automne 2005. Une convention particulière existe entre la SNCB et le MET concernant la répartition des frais. Le MET est au courant du projet et des dates d'exécution en vue de prévoir des engagements budgétaires. Nous progressons ainsi dans la recherche d'une solution.

17.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Het onderzoek naar de vernieuwing van het brugdek van de Chenois-brug is helemaal afgerond. De aanbesteding begint op 13 mei 2004 te lopen. Rekening houdend met de administratieve termijnen voor de goedkeuring van de offertes en de uitvoeringstermijn, kan de brug waarschijnlijk in de herfst van 2005 weer in gebruik worden genomen. De NMBS en het Waalse Ministerie voor Uitrusting en Transport hebben een bijzondere overeenkomst over de verdeling van de kosten gesloten. Het Waalse Ministerie voor Uitrusting en Transport is op de hoogte van het project en de uitvoeringsdata zodat het tijdig de nodige budgetten kan vrijmaken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16h.42.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.42 uur.