



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

lundi

31-01-2005

Après-midi

maandag

31-01-2005

Namiddag

SOMMAIRE

- Question de Mme Marie Nagy au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le financement des investissements ferroviaires". (n° 4604) 1
Orateurs: **Marie Nagy, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Miguel Chevalier au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le 'Location Based Service'" (n° 4404) 3
Orateurs: **Miguel Chevalier, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'affichage des trains dans les gares". (n° 4558) 4
Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le retrait des envois Taxipost en cas d'absence du destinataire". (n° 4559) 5
Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attribution du marché de la commercialisation de produits d'assurance dans les bureaux de poste par La Poste à Fortis Banque". (n° 4619) 7
Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Questions jointes de 8
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la création de zones de services dans les petites gares sans guichets" (n° 4973) 8
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le report de la fermeture des guichets de certaines gares" (n° 5078) 8

INHOUD

- Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiering van de spoorinvesteringen". (nr. 4604) 1
Sprekers: **Marie Nagy, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de 'Location Based Service'" (nr. 4404) 3
Sprekers: **Miguel Chevalier, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aankondiging van de treinen in de stations". (nr. 4558) 4
Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het afhalen van Taxipost-zendingen bij afwezigheid van de geadresseerde". (nr. 4559) 5
Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekenning door De Post aan Fortis Bank van de markt van de commercialisering van verzekeringsproducten in postkantoren". (nr. 4619) 7
Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Samengevoegde vragen van 8
- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de inrichting van dienstenruimtes in kleine stations zonder loketten" (nr. 4973) 8
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitgestelde sluiting van de loketten van een aantal stations" (nr. 5078) 8

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de gares" (n° 5243) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	8	- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van stations" (nr. 5243) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	8
Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travaux à réaliser sur la ligne 37" (n° 4695) <i>Orateurs:</i> André Frédéric, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	11	Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de op lijn 37 uit te voeren werken" (nr. 4695) <i>Sprekers:</i> André Frédéric, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	11
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la diversification des produits dans les points de vente de la SNCB et de La Poste" (n° 4821) <i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	13	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de diversificatie van het aanbod in de verkooppunten van de NMBS en De Post" (nr. 4821) <i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	13
Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les personnes à mobilité réduite" (n° 4828) <i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	14	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "personen met verminderde mobiliteit" (nr. 4828) <i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	14
Questions jointes de	15	Samengevoegde ragen van	15
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la hausse du prix de l'abonnement annuel à la SNCB" (n° 4884)	16	- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijsverhoging van het jaarabonnement bij de NMBS" (nr. 4884)	16
- M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tarifs des abonnements de train" (n° 5037)	16	- de heer Bart Tommelein aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de tarieven van de treinabonnementen" (nr. 5037)	16
- M. Damien Yzerbyt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la hausse du prix de l'abonnement annuel à la SNCB" (n° 5053) <i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Bart Tommelein, Damien Yzerbyt	16	- de heer Damien Yzerbyt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijsstijging van het jaarabonnement bij de NMBS" (nr. 5053) <i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Bart Tommelein, Damien Yzerbyt	16
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les emplacements pour vélos près des bâtiments publics et des gares de la SNCB en particulier" (n° 5000) <i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	19	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de fietsstallingen bij openbare gebouwen, met name NMBS-stations" (nr. 5000) <i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	19

- | | | | |
|---|----|---|----|
| <p>Question de Mme Zoé Genot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le soutien aux chômeurs en recherche d'emploi par la SNCB et La Poste" (n° 5049)</p> <p><i>Orateurs:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 20 | <p>Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ondersteuning van werkzoekenden door de NMBS en De Post" (nr. 5049)</p> <p><i>Sprekers:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 20 |
| <p>Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le futur de La Poste" (n° 5188)</p> <p><i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 21 | <p>Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van De Post" (nr. 5188)</p> <p><i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 21 |
| <p>Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le traitement de faveur de la SNCB en ce qui concerne la taxe Elia" (n° 5200)</p> <p><i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 22 | <p>Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorkeursbehandeling van de NMBS met betrekking tot de Elia-heffing" (nr. 5200)</p> <p><i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 22 |

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

du

LUNDI 31 JANVIER 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 31 JANUARI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.27 sous la présidence de M. François Bellot.

01 Question de Mme Marie Nagy au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le financement des investissements ferroviaires". (n° 4604)

01.01 Marie Nagy (ECOLO): Quels sont les projets ferroviaires concernés par les possibilités de préfinancement dans le cadre de la modification du plan d'investissement de la SNCB ?

Le projet Eurocap rail, y compris la ligne nouvelle entre Ciney et Libramont, est-il inclus dans le projet de modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg ?

Quel seront le coût réel et la durée de l'étalement des redevances payées par INFRABEL pour ce projet ?

La mise en place de partenariats public-privé relatifs à cette ligne permettra-t-elle de dégager des marges et de les affecter à d'autres projets ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La modification des règles comptables a rendu le cofinancement plus difficile et le préfinancement plus facile : il suffit que deux risques sur trois soient pris en charge par un autre partenaire. C'est presque toujours le cas pour le risque de bâtir, et un contrat de trente ans annule le risque de l'offre. Reste le risque de l'entretien.

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer François Bellot.

01 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiering van de spoorinvesteringen". (nr. 4604)

01.01 Marie Nagy (ECOLO): Welke spoorprojecten komen in aanmerking voor een prefinanciering, in het raam van de wijziging van het investeringsplan van de NMBS?

Maakt het project Eurocap Rail, met inbegrip van de nieuwe lijn tussen Ciney en Libramont, deel uit van het moderniseringsproject van de lijn Brussel-Luxemburg?

Wat is de reële kostprijs van de door INFRABEL betaalde retributies en over welke periode zullen ze worden gespreid?

Wordt het, dankzij het afsluiten van privaat-publieke partnerschappen met betrekking tot die lijn, mogelijk winst te maken en daarmee andere projecten te financieren?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Door de wijziging van de boekhoudkundige regels is de cofinanciering moeilijker en de prefinanciering gemakkelijker geworden: het volstaat dat twee op drie risico's door een andere partner worden gedragen. Dat is nagenoeg altijd het geval voor het risico met betrekking tot de bouw, terwijl het risico betreffende het aanbod wordt gedekt via een dertigjarig contract. Rest nog het risico met betrekking tot het onderhoud.

Les projets concernés sont la modernisation de l'axe 3 Bruxelles-Luxembourg, le terminal container de Schaerbeek, le diabolio de Bruxelles-National, le tunnel Liefkenshoek à Anvers et les travaux d'extension de la capacité de Zeebrugge.

L'investissement pour la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg s'élève à 366 millions d'euros. La nouvelle ligne Ciney-Libramont n'est pas concernée, car les discussions sont en cours avec le gouvernement luxembourgeois et les chiffres varient encore entre un et deux milliards d'euros. Le montant prévu dans le plan d'investissements en sera retiré et pourra être consacré à la gare de Mons, à la gare de Charleroi et à un terminal de marchandises.

Nous avons une idée de la redevance INFRABEL, mais je ne vous la communiquerai pas, étant donné que les offres sont toujours en cours. La contribution fixe de la Région wallonne sera de 66 millions d'euros sur une période allant de 2005 à 2014.

01.03 Marie Nagy (ECOLO): La modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg est un vieux projet...

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): ...mais qui n'avait jamais été réalisé.

01.05 Marie Nagy (ECOLO): Le Luxembourg est demandeur et serait prêt à payer une partie.

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): C'est inexact. Mon collègue luxembourgeois a demandé à réfléchir.

Si on fait ce choix, même avec l'aide du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Union européenne, cela signifie que tous les investissements en Wallonie, au cours des dix années qui viennent, y passeront.

A l'avenir, la ligne Bruxelles-Paris-Strasbourg sera de toutes façons plus rapide que cette ligne-là.

Moi, je suis neutre. Si, du côté francophone, on me dit que c'est important, soit. Mais la SNCB est réticente.

Il se peut que, si la ligne Paris-Strasbourg est plus rapide, plus personne n'emploie cette ligne. Le

De desbetreffende projecten zijn de modernisering van de as 3 Brussel-Luxemburg, de containerterminal van Schaerbeek, de diabolio van Brussel-Nationaal, de Liefkenshoektunnel in Antwerpen en de werken voor de uitbreiding van de capaciteit in Zeebrugge.

De investering voor de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg bedraagt 366 miljoen euro. De nieuwe lijn Ciney-Libramont komt hiervoor niet in aanmerking want de besprekingen zijn aan de gang met de Luxemburgse regering en de cijfers schommelen nog tussen één en twee miljard euro. Het bedrag van 366 miljoen euro, dat in het investeringsplan is ingeschreven, zal eruit worden geschrapt en zal kunnen worden besteed aan het station van Bergen, aan het station van Charleroi en aan een goederenterminal.

We hebben een idee van de bijdrage van INFRABEL, maar ik zal ze u niet meedelen aangezien de offertes nog niet afgesloten zijn. De vaste bijdrage van het Waals Gewest bedraagt 66 miljoen euro over een periode die gaat van 2005 tot 2014.

01.03 Marie Nagy (ECOLO): De modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg is een oud plan...

01.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat echter nooit werd uitgevoerd.

01.05 Marie Nagy (ECOLO): Luxemburg is vragende partij en zou bereid zijn een deel van de kosten te dragen.

01.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat klopt niet. Mijn Luxemburgse ambtgenoot vroeg om bedenktijd.

Laat hierover geen misverstand bestaan: indien we die keuze maken mogen we, zelfs met de hulp van het Groothertogdom en van de Europese Unie, de komende tien jaar over alle investeringen in Wallonië een kruis maken.

Hoe dan ook zou de lijn Brussel-Parijs-Straatsburg in de toekomst naar verluidt sneller zijn dan de lijn waarover u het heeft.

Ik stel me neutraal op. De Franstaligen vinden dit belangrijk en ik heb daar begrip voor. De NMBS stelt zich echter terughoudend op.

Het zou kunnen dat als de reistijd via de lijn Parijs-Straatsburg korter is, niemand nog van die lijn

ministre luxembourgeois se pose, lui aussi, des questions.

01.07 Marie Nagy (ECOLO): Reste la question de la modernisation, nécessaire, de la ligne.

Il y a un retard manifeste. On peut encore choisir de suivre une option européenne ou pas, et d'investir dans les infrastructures ou dans les gares.

Je suivrai ce dossier.

L'incident est clos.

02 Question de M. Miguel Chevalier au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le 'Location Based Service'" (n° 4404)

02.01 Miguel Chevalier (VLD): L'entreprise de télécommunications Essec propose un nouveau service aux abonnés Proximus: le *location based service*, qui permet de localiser un GSM.

Bien que la société Essec prétende que les règles de protection de la vie privée soient respectées, des abus sont à craindre. L'autorisation de localisation ne doit être donnée qu'une seule fois, par un simple SMS. Les utilisateurs peuvent facilement être mis sous pression pour l'envoi de ce SMS unique. Par ailleurs, il est impossible de vérifier si le SMS a bien été envoyé par le propriétaire du GSM en personne.

En page 75 du projet de loi relatif aux communications électroniques qui sera discuté demain, je lis que l'abonné doit avoir donné "son consentement sur la base d'informations précises et complètes". Un tel consentement est bien différent d'un simple petit SMS.

Quelle est la position du gouvernement en ce qui concerne le *location based service* ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je rejoins M. Chevalier mais cette matière ressortit surtout aux compétences des ministres Verwilghen et Van den Bossche. Il suffit de donner une seule fois son autorisation pour activer le service, ce qui n'offre pas suffisamment de garanties. A mes yeux, ce service se justifie uniquement pour les parents ayant de jeunes

gebruik zal maken. Ook de Luxemburgse minister plaatst daar vraagtekens bij.

01.07 Marie Nagy (ECOLO): Dan rest nog de kwestie van de noodzakelijke modernisering van de lijn.

Het dossier liep duidelijk vertraging op. Er moeten nog twee knopen worden doorgehakt: wordt al dan niet voor een Europese aanpak gekozen en gaan de investeringen naar infrastructuur of naar de stations?

We zullen dit dossier met de grootste belangstelling volgen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de 'Location Based Service'" (nr. 4404)

02.01 Miguel Chevalier (VLD): De telecomketen Essec biedt de Proximusgebruikers een nieuwe service aan: met de *location based service* kan men een gsm lokaliseren.

Hoewel Essec beweert dat de privacyregels niet worden geschonden, vrees ik toch voor misbruik. De toestemming om te worden gelokaliseerd hoeft men slechts eenmalig te geven met een eenvoudige sms. Mensen kunnen gemakkelijk onder druk worden gezet om die eenmalige sms te sturen. Bovendien kan men niet controleren of de sms wel door de eigenaar van het toestel zelf werd verstuurd.

Op pagina 75 van het wetsontwerp over elektronische communicatie dat morgen wordt besproken, lees ik dat voor dergelijke services een 'welomschreven toestemming' is vereist. Dat is dus iets heel anders dan een sms'je.

Hoe staat de overheid tegenover de *location based service*?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik ben het eens met de heer Chevalier, maar deze materie behoort vooral tot de bevoegdheden van ministers Verwilghen en Van den Bossche. Het is niet goed dat men slechts eenmaal toestemming moet geven om deze dienst te activeren. Ik vind hem enkel zinvol voor ouders van jonge kinderen. Men kan het bedrijf niet vragen

enfants. On ne peut pas demander à l'entreprise de retirer son offre mais le Parlement peut limiter l'utilisation du service.

02.03 Miguel Chevalier (VLD): Ce service peut en effet être utile pour rechercher les enfants, mais je crains qu'il puisse être dangereux dans le cadre des relations entre employeurs et travailleurs. Je me félicite de ce que le ministre permette au Parlement de s'en occuper.

L'incident est clos.

03 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'affichage des trains dans les gares". (n° 4558)

03.01 Melchior Wathelet (cdH): Il y a peu, la SNCB a consenti un effort important pour afficher plus clairement les trajets de trains, mais sur la ligne 37 vers Eupen, Verviers – gare la plus importante de l'arrondissement – n'apparaît pas. Interrogée, la direction a indiqué qu'en matière d'affichage, et en raison des capacités limitées du système, la règle consiste à mentionner la gare de destination et la gare de correspondance intermédiaire la plus importante.

Nous comprenons qu'il n'est pas possible d'afficher toutes les gares de chaque ligne, mais, dans les indicateurs de la SNCB, les noms des villes pour l'IC à destination de Verviers sont identifiées ainsi : "Ostende, Bruges, Gand, Bruxelles, Louvain, Liège, Welkenraedt, Eupen"; soit toutes les gares sur la ligne, sauf Verviers !

Ce n'est peut-être pas voulu, mais c'est assez bizarre. Je suppose que ce n'est pas prémonitoire ! Et il en est de même dans l'autre sens.

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Sur les écrans d'affichage, à l'arrivée en gare, on ne mentionne pas Verviers.

03.03 Melchior Wathelet (cdH): Dans ce cas-là, on mentionne la ville de destination qui est Eupen, et la ville la plus importante du trajet : Liège. Cela, c'est normal.

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): On ne mentionne pas Verviers non plus sur l'écran dans le train .

03.05 Melchior Wathelet (cdH): Quand on arrive à Verviers, oui. Pour d'autres lignes, on indique une

de l'offre in te trekken, maar het Parlement kan wel de toepassing van de dienst beperken.

02.03 Miguel Chevalier (VLD): De dienst kan inderdaad nuttig zijn om kinderen op te sporen, maar ik denk dat de toepassing ervan gevaarlijk kan zijn in de relatie tussen werkgevers en werknemers. Ik ben blij dat de minister het Parlement de ruimte laat om hieraan te werken.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aankondiging van de treinen in de stations". (nr. 4558)

03.01 Melchior Wathelet (cdH): Recentelijk deed de NMBS een grote inspanning om de treintrajecten duidelijker aan te kondigen. Op lijn 37 naar Eupen wordt Verviers, toch het belangrijkste station van het arrondissement, echter niet vermeld. Daarover ondervraagd, verklaarde de directie dat, bij het aankondigen van de treinen, omwille van de beperkingen van het systeem, het eindstation en het belangrijkste tussenstation worden vermeld.

We begrijpen natuurlijk dat het niet mogelijk is alle stations van elke verbinding op te nemen, maar in het spoorboekje van de NMBS vinden we bij de IC-verbinding naar Verviers volgende steden: Oostende, Brugge, Gent, Brussel, Leuven, Luik, Welkenraedt, Eupen: alle stations op die lijn, behalve Verviers, dus!

Het is misschien ongewild, maar het blijft eerder eigenaardig. Ik veronderstel dat het geen voorteken is ! Hetzelfde in de andere richting.

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Op de schermen met de aankomende treinen wordt Verviers niet vermeld.

03.03 Melchior Wathelet (cdH): In dat geval worden de stad van bestemming, namelijk Eupen en de belangrijkste stad op het traject, namelijk Luik, vermeld. Dat is toch normaal.

03.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Op het scherm in de trein wordt evenmin Verviers vermeld.

03.05 Melchior Wathelet (cdH): Wanneer men te Verviers aankomt, gebeurt dat. Voor andere lijnen,

autre ville que la destination, comme Mons ou Alost.

Ne pourrait-on compléter la sélection des noms affichés en gare et mentionnés dans les horaires, en tenant compte de l'importance des villes, pour que leurs efforts de promotion économique et touristique soient confortés ?

En effet, quand les transports en commun ne mentionnent pas certaines villes, c'est ressenti comme discriminatoire. Ne faudrait-il pas également prendre en compte le fait communautaire ? Verviers est la dernière gare en Communauté française avant Eupen, sauf pour les trains qui s'arrêtent à Welkenraedt.

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : La gare de Verviers n'est pas reprise dans le libellé des gares dans la brochure IC-IR mais la SNCB va y remédier, en modifiant la brochure.

Vous m'avez dit que l'annonce orale de Verviers était manquante et que, quand on est dans le train, l'écran mentionne un itinéraire dans lequel n'est pas repris Verviers.

03.07 Melchior Wathelet (cdH) : Sur écran, toutes les gares sont mentionnées.

03.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Il faudra mentionner Verviers dans l'annonce orale, ce qui ne coûte rien et est donc possible. Je vous demanderai de m'écrire à ce sujet pour que je ne l'oublie pas. Mais il ne sera pas aussi simple de modifier les écrans dans les gares car ils ne comportent que quatorze lignes. J'ai donc plus de réticences sur ce deuxième point : certaines spécificités viendraient compliquer un système national.

03.09 Melchior Wathelet (cdH) : Monsieur le ministre, j'ai apprécié votre réponse pour les horaires de la SNCB dans les brochures et qui seraient aussi donnés oralement. Comme vous le dites, cela ne coûte rien, mais il ne sert à rien d'éveiller les susceptibilités.

L'incident est clos.

04 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des

wordt een andere stad dan de bestemming, zoals Bergen of Aarlen vermeld.

Zou men de namen die in de stations en in de dienstregelingen worden vermeld, niet kunnen aanvullen met de namen van de belangrijkste steden? Aldus zouden hun economische en toeristische promotie-inspanningen kunnen worden ondersteund.

Wanneer bij het aankondigen van de stopplaatsen bepaalde steden over het hoofd worden gezien, dan wordt dat als discriminerend ervaren. Zou men ook niet het communautair aspect in aanmerking moeten nemen? Verviers is het laatste station op het grondgebied van de Franse Gemeenschap voor Eupen, behalve voor de treinen die in Welkenraedt stoppen.

03.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het station van Verviers wordt niet vermeld in de opsomming van stations in de IC-IR-brochure maar de NMBS zal dat verhelpen door de brochure aan te passen.

U heeft mij gezegd dat het station van Verviers via de luidsprekers niet als stopplaats wordt aangekondigd en dat op het scherm in de trein een traject wordt aangegeven waarin Verviers ontbreekt.

03.07 Melchior Wathelet (cdH): Op het scherm worden alle stations vermeld.

03.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Bij de aankondiging van de stopplaatsen via de luidsprekers zal ook Verviers moeten worden vermeld; dat kost immers niets en kan dus gebeuren. Ik verzoek u mij dienaangaande een brief te sturen zodat ik dat niet vergeet. Het zal echter niet zo eenvoudig zijn om wijzigingen aan te brengen op de schermen in de stations want zij tellen maar veertien regels. Ik ben terughoudender wat het tweede punt betreft: rekening houden met specifieke kenmerken zou de nationale regeling alleen maar ingewikkelder maken.

03.09 Melchior Wathelet (cdH): Mijnheer de minister, ik waardeer uw antwoord met betrekking tot de dienstregeling van de NMBS in de brochures en de aankondigingen via de luidsprekers. Zoals u zegt, kost dat niets en kan men maar beter geen slapende honden wakker maken.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Entreprises publiques sur "le retrait des envois Taxipost en cas d'absence du destinataire". (n° 4559)

04.01 Melchior Wathelet (cdH) : Je vous ai déjà interrogé sur les services de Taxipost, et vous m'aviez répondu qu'en son absence lors du passage du chauffeur, le client pouvait opter soit pour un second passage sur rendez-vous avec Taxipost, soit pour le renvoi vers un bureau de poste en instance, soit pour l'enlèvement au dépôt régional de Taxipost (solution proposée en priorité par la firme). Mais sur le document remis au client, seules les première et troisième solutions sont mentionnées, ce que vous aviez regretté.

Il me revient aujourd'hui que La Poste aurait supprimé la deuxième option, n'acceptant plus d'envois Taxipost, ni en dépôt, ni en instance. De plus, des instructions auraient été données pour inciter au retrait au dépôt régional de Taxipost, le second passage sur rendez-vous n'étant accepté que sur demande explicite.

Dans certains cas, le dépôt régional se trouve à plus de trente-cinq kilomètres du domicile et parfois, sans accès en transports en commun.

Confirmez-vous cette politique actuelle de La Poste, selon laquelle le client ne dispose plus que de la première et de la troisième des possibilités citées ? Sinon, des directives claires sur la présentation explicite des trois options ne pourraient-elle pas être adressées à La Poste et à Taxipost ? Ne faudrait-il pas mentionner explicitement ces éventualités sur le carton déposé en l'absence du destinataire ?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La filialisation de Taxipost n'a pour le moment aucun impact sur la stratégie commerciale. L'envoi d'un paquet vers le bureau de poste n'a pas été supprimé, même si cette possibilité n'est pas proactivement encouragée. L'organisation de notre réseau de distribution est actuellement réexaminée. A ce titre, il faut préciser que les plus grands distributeurs ont pour politique de laisser le choix au client soit de se faire livrer à domicile, soit d'aller le chercher dans les stations-essence.

Cette stratégie est couronnée de succès. Cela signifie que nous devons revoir complètement notre politique de présence.

Overheidsbedrijven over "het afhalen van Taxipost-zendingen bij afwezigheid van de geadresseerde". (nr. 4559)

04.01 Melchior Wathelet (cdH): Op mijn vroegere vragen met betrekking tot Taxipost, antwoordde u dat een klant die op het ogenblik van de levering niet thuis is, over drie mogelijkheden beschikt: hij kan óf met Taxipost een nieuwe datum afspreken, óf vragen dat het pakje in afwachting naar een postkantoor wordt gestuurd of ervoor kiezen het pakje bij het regionaal depot van Taxipost af te halen. Die laatste mogelijkheid draagt de voorkeur van de firma weg. Op het document voor de klant zijn echter alleen de eerste en de derde mogelijkheid vermeld, wat u destijds betreunde.

Ik verneem echter dat De Post de tweede mogelijkheid intussen zou hebben geschrapt en niet langer Taxipost-zendingen aanvaardt, noch in bewaring, noch in afwachting. Bovendien zouden onderrichtingen zijn gegeven om de klant ertoe aan te zetten het pakje zelf in het regionaal depot af te halen, en zou het pakje enkel nog op uitdrukkelijk verzoek een tweede maal worden aangeboden.

Het regionaal depot bevindt zich in sommige gevallen echter op meer dan 35 kilometer en is niet steeds met het openbaar vervoer bereikbaar.

Bevestigt u dat huidige beleid van De Post, waarbij de cliënt nog enkele over de eerste en de derde van de vermelde mogelijkheden beschikt? Als dat niet het geval is, zou men dan geen duidelijke richtlijnen aan De Post en Taxipost kunnen geven over de uitdrukkelijke vermelding van die drie mogelijkheden? Zou men die drie mogelijkheden niet uitdrukkelijk moeten vermelden op het kaartje dat wordt achtergelaten in geval van afwezigheid van de geadresseerde?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De filialisering van Taxipost heeft thans geen enkele weerslag op de commerciële strategie. De verzending van een pakje naar het postkantoor werd niet geschrapt, ook al wordt die mogelijkheid niet proactief aangemoedigd. De organisatie van ons distributienet wordt momenteel onderzocht. In dat verband moet worden gepreciseerd dat de grootste verdelers de cliënt de keuze bieden: ofwel wordt het pakje bij hem thuis geleverd, ofwel kan hij het gaan afhalen in een benzinestation.

Dit is een succesvolle strategie. Een en ander houdt in dat we ons aanwezigheidsbeleid grondig moeten herzien.

04.03 Melchior Wathelet (cdH): Avec l'amélioration du réseau, nous aurons un service encore plus proche du citoyen. Mais pour le moment une option comparable aux stations-service n'est pas offerte par Taxipost. La seule possibilité pour une personne qui travaille est d'aller récupérer son colis dans un bureau de poste. Il faudrait noter cette possibilité sur le document laissé chez le destinataire.

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Nous ne pouvons faire cela, car l'offre n'est pas complète. Le samedi, par exemple, peu de bureaux postaux sont ouverts. C'est pour cette raison qu'on ne parle pas de cette possibilité. J'estime qu'il faut changer le système uniquement si on dispose de nouvelles possibilités.

04.05 Melchior Wathelet (cdH): Nous ne sommes pas d'accord.

L'incident est clos.

05 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attribution du marché de la commercialisation de produits d'assurance dans les bureaux de poste par La Poste à Fortis Banque". (n° 4619)

05.01 Melchior Wathelet (cdH): Depuis 1995, la distribution de produits d'assurance dans les bureaux de la Poste faisait l'objet d'un accord exclusif avec le groupe Axa. La presse a rapporté qu'Axa et Fortis Banque auraient soumis une offre pour ce service. Le conseil d'administration de La Poste aurait décidé de signer un accord exclusif de distribution avec Fortis Banque et la Banque de la Poste. Or, en juillet 2004, vous affirmiez qu'aucune procédure d'appel d'offre n'était en cours. L'attribution de ce marché a-t-elle fait l'objet d'un appel d'offre au niveau européen ? Si non, pour quelles raisons ? Quel est le nombre d'entreprises qui ont soumissionné ? Quels ont été les critères objectifs d'attribution du marché ?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La réponse que j'ai faite en juillet était correcte juridiquement, mais n'était pas tout à fait complète. La Poste pouvait éviter d'appliquer la loi sur les marchés publics. C'est ce qui a été fait. La direction de La Poste a reçu un mandat de son conseil d'administration pour négocier sur la base de critères prédéterminés de durée, de paiement et de synergies possibles avec la Poste. Il y avait deux compétiteurs, Axa et Fortis. Fortis a été

04.03 Melchior Wathelet (cdH): Met een beter netwerk zal men de klant een nog uitgebreidere service kunnen verlenen. Taxipost biedt op dit moment evenwel geen vergelijkbare oplossing met alternatieve afhaalpunten zoals benzinestations aan. Wie werkt heeft geen keuze en moet zijn pakje noodgedwongen afhalen in het postkantoor. Die mogelijkheid zou vermeld moeten worden op het bij de geadresseerde achtergelaten kaartje.

04.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): We kunnen dat niet doen want het aanbod is niet volledig. Op zaterdag zijn er bijvoorbeeld weinig postkantoren open. Daarom wordt over die mogelijkheid niet gesproken. Ik ben van mening dat het systeem alleen maar moet worden gewijzigd als er nieuwe mogelijkheden voorhanden zijn.

04.05 Melchior Wathelet (cdH): We zijn het daar niet mee eens.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekenning door De Post aan Fortis Bank van de markt van de commercialisering van verzekeringsproducten in postkantoren". (nr. 4619)

05.01 Melchior Wathelet (cdH): Sinds 1995 is De Post voor het aanbieden van verzekeringsproducten in de postkantoren door een exclusieve overeenkomst met de Axa-groep verbonden. Volgens persberichten zouden zowel Axa als Fortis voor die dienst een offerte hebben ingediend. De raad van bestuur van De Post zou beslist hebben een exclusieve verkoopovereenkomst te sluiten met Fortis Bank en met de Bank van De Post. In juli 2004 bevestigde u echter nog dat er geen enkele offerteaanvraag liep. Gebeurde de toekenning van die markt op grond van een Europese offerteaanvraag? Zo niet, waarom niet? Hoeveel bedrijven dienden een offerte in? Op grond van welke objectieve criteria werd de markt toegekend?

05.02 Ministe Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het antwoord dat ik in juli heb gegeven was juridisch juist, maar was niet helemaal volledig. De Post kon de wet op de overheidsopdrachten omzeilen. Dat heeft ze ook gedaan. De directie van De Post werd door haar raad van bestuur gemachtigd om te onderhandelen op basis van vooraf vastgestelde criteria inzake duur, betaling en mogelijke samenwerkingsverbanden met De Post. Er waren twee kandidaten: Axa en Fortis. Fortis werd in

retenu.

05.03 Melchior Wathelet (cdH): La presse fait état d'une décision déjà prise en octobre 2004.

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Ce n'est pas vrai. Les compétiteurs ont eu la possibilité d'améliorer leur offre jusque fin octobre. Cela a été indiqué dans un communiqué de presse.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la création de zones de services dans les petites gares sans guichets" (n° 4973)
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le report de la fermeture des guichets de certaines gares" (n° 5078)
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de gares" (n° 5243)

06.01 Guido De Padt (VLD): En janvier 2005, le ministre a conclu un accord de principe avec la Région wallonne. Dans une vingtaine de gares wallonnes où les guichets seront bientôt fermés, des espaces de services seront créés, tels qu'un bureau de quartier de la police, un service communal ou un guichet postal. La Région wallonne libère 1,25 million d'euros pour le projet cette année. Les communes peuvent formuler elles-mêmes des propositions et garantissent que les gares restent accessibles aux voyageurs ferroviaires. La SNCB reste propriétaire de l'immeuble et continue à informer les voyageurs. J'adhère à ce projet étant donné que les gares dépourvues de guichets déclinent rapidement et ne présentent aucun attrait pour les voyageurs.

Des négociations sont-elles également menées avec la Région flamande pour la création d'espaces de services ? Les communes flamandes peuvent-elles également formuler des propositions ? Quelle est la procédure ? Quelles conditions ont-elles été posées ? Le ministre peut-il préciser dans quelles gares les guichets seront fermés ?

06.02 Olivier Chastel (MR) : Nous ne pouvons qu'espérer que le délai décidé par la SNCB pour la fermeture d'une quarantaine de guichets serve à une réflexion en profondeur sur les critères

aanmerking genomen.

05.03 Melchior Wathelet (cdH): Volgens de pers werd de beslissing al in oktober 2004 genomen.

05.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat klopt niet. De kandidaten hadden tot eind oktober de gelegenheid hun offerte te verbeteren. Dat werd in een persbericht meegedeeld.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de inrichting van dienstenruimtes in kleine stations zonder loketten" (nr. 4973)
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitgestelde sluiting van de loketten van een aantal stations" (nr. 5078)
- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van stations" (nr. 5243)

06.01 Guido De Padt (VLD): In januari 2005 sloot de minister een principeakkoord met het Waals Gewest. In ongeveer twintig Waalse stations die binnenkort de loketten sluiten, zullen dienstenruimtes komen, zoals een wijkbureau van de politie, een gemeentelijke dienst of een postloket. Het Waals Gewest maakt dit jaar 1,25 miljoen euro vrij voor het project. De gemeenten kunnen zelf voorstellen indienen en garanderen dat de stations toegankelijk blijven voor treinreizigers. De NMBS blijft eigenaar van het gebouw en blijft de reizigers informeren. Ik ben het project genegen, want stations zonder loketten raken snel in verval en zijn onaantrekkelijk voor reizigers.

Wordt ook met het Vlaams Gewest onderhandeld over de oprichting van dienstenruimtes? Kunnen ook de Vlaamse gemeenten voorstellen indienen? Hoe verloopt de procedure? Onder welke voorwaarden? Kan de minister meedelen in welke stations de loketten dichtgaan?

06.02 Olivier Chastel (MR): Laten we hopen dat men van het respijt dat de NMBS gegeven heeft voor de sluiting van een veertigtal loketten, gebruikt maakt om eens grondig na te denken over de

déterminant ces fermetures.

Quelle politique la SNCB entend-elle adopter au sujet des gares les moins rentables ? Les décisions porteront-elles sur le moyen ou le long terme ? Sur quelle base les critères seront-ils revus ?

06.03 Eric Massin (PS) : Sur les quarante et une suppressions de point de vente des tickets prévues, il n'en reste plus que trente et une : cinq sont déjà fermés et cinq autres seront maintenus. Je me réjouis de ce que la SNCB ait pris en compte d'autres critères que le chiffre d'affaires, ayant demandé un rapport au cas par cas pour chacune de ces gares.

Quels sont les résultats des rencontres entre la SNCB et les autorités locales, les organisations syndicales et le comité consultatif des usagers à ce sujet ?

Quels seront les critères retenus pour la fermeture des guichets des gares visées ? Ces critères ont-ils déjà été appliqués aux dix décisions susmentionnées ? Sinon, sur quoi sont fondées ces décisions ?

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Ce dossier est devenu une saga un peu désagréable. En tout état de cause, trente et un guichets seront fermés (je ne sais pas en fonction de quels critères), cinq seront maintenus et cinq sont déjà fermés. Je ferai savoir à la SNCB que je n'accepterai plus de changement d'avis et que cette décision était pour moi définitive. Après ces trente et une fermetures, il n'y en aura plus d'autres.

Le gouvernement wallon nous a fait une offre de collaboration intéressante. Mais en Flandre, personne n'a réagi. Je ne sais pas si les citoyens sont intéressés. On ferme les guichets, pas les gares, et il y a eu davantage d'interpellations sur ce sujet que de vente de tickets aux guichets en question !

(En néerlandais) Aucune commune n'a jusqu'à présent manifesté d'intérêt mais les propositions sont toujours les bienvenues. Si le comité des usagers a rendu un avis, les usagers eux-mêmes ne se sont pas encore exprimés. J'applaudis au projet wallon car il permet de continuer à entretenir les bâtiments des gares, d'y pénétrer et d'y offrir d'autres services. Si les communes font preuve de

criteria op grond waarvan tot sluiting besloten wordt.

Welk beleid zal de NMBS voeren ten aanzien van de minst rendabele stations? Zullen er beslissingen genomen worden op middellange of op lange termijn? Op grond waarvan zullen de criteria herzien worden?

06.03 Eric Massin (PS) : Van de eenenveertig verkooppunten van vervoerbewijzen die dicht moeten, blijven er nog maar eenendertig over: er werden er al vijf gesloten, en vijf andere mogen open blijven. Ik ben blij dat de NMBS rekening gehouden heeft met andere criteria naast de omzet, en voor elk station in kwestie een apart rapport gevraagd heeft.

Wat zijn de resultaten van de gesprekken tussen de NMBS en de plaatselijke autoriteiten, de vakbonden en het Raadgevend Comité van de Gebruikers dienaangaande?

Welke criteria werden gehanteerd met betrekking tot de sluiting van de loketten in de desbetreffende stations? Werden de tien voornoemde beslissingen al aan die criteria getoetst? Zo neen, op welke grondslag stoelen die beslissingen?

06.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : Dat dossier is een wat onaangename saga geworden. Hoe dan ook zullen eenendertig loketten worden gesloten (ik weet niet op grond van welke criteria), zullen er vijf worden gehandhaafd en werden er al vijf gesloten. Ik zal de NMBS laten weten dat ik niet langer zal aanvaarden dat zij van mening verandert en dat die beslissing voor mij definitief was. Na die eenendertig sluitingen, zullen er geen andere loketten meer worden gesloten.

De Waalse regering deed ons een interessant samenwerkingsaanbod. In Vlaanderen kwam er echter geen reactie. Ik weet niet of de burgers interesse hebben. De loketten worden gesloten, niet de stations. Er werden daarover meer interpellaties gehouden dan dat er aan de desbetreffende loketten treinkaartjes werden verkocht!

(Nederlands) Totnogtoe is geen enkele gemeente geïnteresseerd, maar voorstellen blijven welkom. Het comité voor de gebruikers gaf een advies, maar de gebruikers zelf heb ik nog niet gehoord. Ik vind het Waalse project goed, want het zorgt ervoor dat stationsgebouwen onderhouden blijven, dat mensen er kunnen binnenkomen en dat er andere diensten worden aangeboden. Als de gemeenten

dynamisme, la situation va s'améliorer, dans la pratique, dans les vingt gares de Wallonie dépourvues de guichets.

(En français) Si peu de gens utilisent les gares, elles sont un peu délabrées, et ce n'est pas un investissement prioritaire pour la SNCB que de les rénover. La proposition de M. Courard débouche sur un meilleur service, et l'usager pourra être aidé dans l'utilisation des distributeurs automatiques.

La diminution du service n'est que théorique, car l'assise locale sera maintenue, l'entretien sera assuré par la présence de services communaux. La décision est prise pour les vingt gares concernées.

(En néerlandais) Une décision a déjà été prise pour les dix gares situées dans la partie flamande du pays. La Région flamande n'est pas intéressée mais les communes peuvent prendre une initiative. La fermeture des guichets constitue un enjeu politique en Wallonie mais pas en Flandre.

Les 150 gares maintenues doivent être mieux gérées. La prestation de services peut être améliorée. Le même service est offert tout au long de la journée alors que l'affluence est surtout importante le matin et le soir. M. Descheemaeker, le nouvel administrateur délégué, a promis un plan global d'ici à la fin du mois de mars.

06.05 Guido De Padt (VLD): Je ne comprends pas la fermeture de ces 31 gares étant donné les cinq gares qui ont déjà été fermées et les cinq autres qui ne devront pas l'être.

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): L'activité de ces cinq dernières gares est plus importante.

06.07 Guido De Padt (VLD): Il est faux de prétendre qu'il n'y a eu aucune réaction de la part des autorités locales. La ville de Grammont a dûment réagi à la fermeture de la gare d'Idegem. Nous avons également demandé à la SNCB et à La Poste d'examiner la possibilité d'organiser un service commun à l'intérieur de la gare.

06.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Cela nous intéresse.

06.09 Guido De Padt (VLD): Je me réjouis de ce qu'une même réglementation s'applique aux gares

actief zijn, zal de feitelijke situatie van de twintig Waalse stations zonder loketten verbeteren.

(Frans) Als weinig mensen gebruik maken van de stations, vervallen ze een beetje en de NMBS beschouwt investeren in hun renovatie niet als prioritair. Het voorstel van de heer Courard leidt tot een betere dienstverlening en de reiziger zal hulp kunnen vragen bij het gebruik van de automaten.

De verminderde dienstverlening is slechts theoretisch want de plaatselijke inplanting blijft behouden en het onderhoud wordt verzekerd door de aanwezigheid van gemeentediensten. De beslissing wordt genomen voor de twintig betrokken stations.

(Nederlands) Over de tien Nederlandstalige stations werd al beslist. Het Vlaams Gewest betoont geen interesse, maar de gemeenten kunnen wel een initiatief nemen. De sluiting van loketten is een politiek issue in Wallonië, niet in Vlaanderen.

De 150 stations die behouden blijven, moeten beter worden beheerd. De dienstverlening kan beter. Hoewel het in stations vooral 's ochtends en 's avonds druk is, wordt nu de hele dag door dezelfde service aangeboden. De heer Descheemaeker, de nieuwe gedelegeerd bestuurder, heeft beloofd tegen eind maart een totaalplan klaar te hebben.

06.05 Guido De Padt (VLD): Ik kan de sluiting van die 31 stations niet begrijpen in relatie met de vijf stations die al gesloten zijn en de vijf stations die niet moeten worden gesloten.

06.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De omzet van die vijf laatste stations is groter.

06.07 Guido De Padt (VLD): Het is onjuist dat er geen reactie is gekomen van de lokale overheden. De stad Geraardbergen heeft wel degelijk gereageerd in verband met de sluiting van het station in Idegem. Wij hebben de NMBS en De Post ook gevraagd de mogelijkheden van een gemeenschappelijke dienstverlening in het station te onderzoeken.

06.08 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Wij zijn daarin geïnteresseerd.

06.09 Guido De Padt (VLD): Ik ben blij dat er voor de Vlaamse stations eenzelfde regeling mogelijk is

flamandes et wallonnes. Le ministre flamand, M. Keulen, affirme permettre aux communes de faire usage de leur autonomie dans ce dossier. Je dois féliciter le ministre wallon, M. Courard, d'avoir prévu un budget pour les zones de service.

Le ministre peut-il me fournir une liste des gares ?

als voor de Waalse. Vlaams minister Keulen zegt dat hij de autonomie van de gemeenten in dezen laat spelen. Ik moet Waals minister Courard feliciteren omdat hij wel in een budget voorziet voor dienstenruimtes.

Kan de minister mij de lijst van de stations geven?

06.10 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je vous transmettrai la liste tout de suite.

La gare d'Idegem constitue un bon exemple. La majorité des voyageurs possédant un abonnement, il est absurde d'y installer un guichetier qui, de toute façon, ne vendrait que quelques billets par jour. Il est par contre indispensable de prendre en charge le service des abonnements, par exemple en informatisant le système du tiers payant.

06.11 Olivier Chastel (MR): Cette fois-ci, vous avez l'air certain des informations que vous donnez.

06.12 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je suis certain de la décision.

06.13 Olivier Chastel (MR): Ce ne sont plus des informations contradictoires, comme au cours des derniers mois.

L'initiative était heureuse de vouloir conserver des activités dans les gares concernées. Ce qui est ahurissant, par contre, c'est que l'on va rénover les gares pour qu'elles servent à autre chose qu'à vendre des billets de train, alors que c'est là le service de base de la SNCB !

06.14 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Cela n'a rien de révolutionnaire : il y a déjà des maisons de jeunes et des dancings dans des gares à l'heure actuelle. Et la mission de base de la SNCB n'est pas la vente de billets mais bien le transport ! Par ailleurs, une majorité des voyageurs circulent avec un abonnement, un Go Pass ou un Multipass. Il faut se concentrer sur l'essentiel : l'offre d'un service de transport valable.

06.15 Eric Massin (PS): Au départ, il était décidé qu'il n'y avait pas que la fréquentation qui pouvait entrer en ligne de compte. Et c'était une bonne décision. Malheureusement, cinq gares sont sauvées purement et simplement et vous ne savez pas pourquoi. Il faudrait tout de même connaître les critères objectifs.

06.10 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik bezorg u dadelijk de lijst.

Het station van Idegem is een goed voorbeeld. Omdat het merendeel van de reizigers er een abonnement heeft, is het absurd dat er bediende moet zijn voor die enkele tickets per dag. De abonnementendienst moet daarentegen wel worden opgevangen, bijvoorbeeld via de informatisering van het systeem van de derde betaler.

06.11 Olivier Chastel (MR): Deze keer lijkt u zeker van uw stuk.

06.12 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Wat de beslissing betreft, in elk geval.

06.13 Olivier Chastel (MR): U geeft niet langer tegenstrijdige informatie, zoals de afgelopen maanden het geval was.

We zijn tevreden dat men in de getroffen stations activiteiten wil behouden, maar we begrijpen totaal niet dat men stations wil renoveren om er heel andere activiteiten dan de verkoop van treinkaartjes - toch de basisdienst van de NMBS - onder te brengen!

06.14 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Niets nieuws onder de zon: er zijn nu al jeugthuizen en dancings in stations gehuisvest. De basisopdracht van de NMBS is trouwens niet de verkoop van treinkaartjes, maar het vervoer! De meeste reizigers beschikken trouwens over een abonnement, een Go Pass of een Multipass. We moeten de essentie voor ogen houden en dat is het aanbieden van een degelijke vervoerdienst.

06.15 Eric Massin (PS): Aanvankelijk werd besloten dat niet alleen met het aantal bezoekers zou rekening worden gehouden. Dat was een goede beslissing. Jammer genoeg kunt u niet verklaren waarom vijf stations zonder meer worden gered. We zouden graag de objectieve criteria kennen.

L'incident est clos.

07 Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travaux à réaliser sur la ligne 37" (n° 4695)

07.01 André Frédéric (PS): Pour la région verviétoise, le TGV coïncide avec une exclusion du réseau européen ; depuis l'introduction du Thalys en 1997, la région a perdu ses correspondances vers les pays avoisinants. Or, la gare de Verviers reste un élément majeur du développement de l'arrondissement.

Par ailleurs, on remarque un manque d'entretien sur la ligne 37 qui passe par Verviers. A plusieurs endroits, des morceaux d'ouvrage se laissent déjà aller.

Le problème est aigu à Dolhain où une falaise menace de s'effondrer – ce qui a été confirmé par une étude de l'Université de Liège. Des travaux de stabilisation doivent être entrepris, en prévoyant également une nouvelle configuration de la courbe pour augmenter la vitesse de circulation et le redressement de la voie. Actuellement, les trains y circulent à 40 km/h, ce qui est une vitesse adaptée pour les trains touristiques mais pas pour les IC.

Vous avez déclaré que le service de base de la SNCB était de transporter les voyageurs. Celle-ci a-t-elle donc prévu de tels travaux pour éviter que la gare de Verviers se transforme en impasse et ne permette plus d'aller vers Welkenraedt et l'Allemagne ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : La ligne 37 est manifestement importante car elle suscite beaucoup de questions.

La SNCB me dit que les améliorations sont en cours ou prévues : dès 2004, mise en service de la nouvelle signalisation entre Liège et Verviers - et pour le reste de la ligne, en 2007 ; jusqu'en 2006, poursuite des travaux de régénération du ballast ; en 2005, achèvement de la sous-station caténaire de Pepinster et entretien des ouvrages d'art de l'ensemble de la ligne.

Pour la falaise de Dolhain, la stabilisation sera intégrée dans le programme d'entretien des ouvrages entre 2004 et 2007.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de op lijn 37 uit te voeren werken" (nr. 4695)

07.01 André Frédéric (PS): Door de ingebruikname van de HST wordt de streek van Verviers uit het Europese spoornet gesloten; sinds de komst van de Thalys in 1997, verloor het gebied de spoorverbindingen met de buurlanden. Het station van Verviers is echter van enorm belang voor de ontwikkeling van het arrondissement.

Lijn 37, die Verviers aandoet, wordt duidelijk slecht onderhouden. Sommige delen van de lijn zijn in verregaande staat van verval.

In Dolhain, waar een talud het dreigt te begeven – wat door een studie van de universiteit van Luik werd bevestigd – moet dringend worden ingegrepen. Er moeten enerzijds verstevigingswerken worden uitgevoerd, anderzijds moet de bocht opnieuw worden aangelegd zodat de treinen een hogere snelheid kunnen halen en moet het spoor worden hersteld. De treinen rijden er nu 40 kilometer per uur, wellicht een ideale snelheid voor een toeristische trein, maar niet voor een IC-verbinding.

U stelde dat de basisdienst van de NMBS het reizigersvervoer is. Heeft de NMBS de nodige werken gepland om te vermijden dat Verviers een eindstation wordt en dat van daaruit niet langer naar Welkenraedt en Duitsland kan worden gereisd?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Lijn 37 is duidelijk een belangrijke lijn, want er worden heel wat vragen over gesteld.

De NMBS meldt mij dat er werkzaamheden gepland zijn of reeds uitgevoerd worden: ingebruikneming van de nieuwe seininrichting voor het baanvak tussen Luik en Verviers in 2004 en voor de rest van de lijn in 2007; voortzetting van de werkzaamheden voor de vernieuwing van de ballast tot 2006; afwerking van het onderstation (bovenleiding) van Pépinster en onderhoud van de kunstwerken op de hele lijn in 2005.

De stabilisatie van het talud van Dolhain zal in het onderhoudsprogramma voor de kunstwerken 2004-2007 worden ingepast.

Mais une telle étude, effectuée par une université, suscitera des réactions des ingénieurs et engendrera une réflexion peu évidente. Nous avons connu un problème analogue avec le rocher de Dinant qui menaçait de s'écrouler. A l'époque, j'ai visité le site comme ministre de l'Intérieur, et, lorsque nous demandions aux professeurs ce qu'il convenait de faire, ils nous regardaient... Nous rencontrons une situation identique ici.

Comment réagit-on dans un tel cas ? On diminue la vitesse qui est une source de vibrations occasionnant des risques pour la stabilité. Et si le premier ingénieur conseille une vitesse maximale de 80 km/h, le directeur l'abaisse à 70, le directeur général à 60 pour arriver finalement à 50 ou 40 km/h pour ne pas prendre de risque.

Je ne peux que vous confirmer que les études sont en cours, quoique le dossier soit difficile.

En fait, la SNCB n'a pas encore trouvé de réponse adéquate. Je ne peux le lui reprocher et ne puis que lui demander d'avancer. Les études sont "en voie d'achèvement", qu'on peut espérer le plus proche possible. Je demanderai que les études de stabilisation des talus de Dolhain soient achevées au plus vite.

07.03 André Frédéric (PS): Merci pour la réponse. Ce n'est cependant pas au nombre de questions qu'on mesure l'importance d'un problème.

Si demain il n'est plus possible de se rendre en Allemagne au départ de Verviers, ce sera dramatique pour la région qui tente de redévelopper son économie. J'entends que vous allez presser la SNCB. C'est fort bien mais, au-delà des travaux sur la ligne 37, j'insiste pour que vous soyez vigilant si vous ne voulez pas que la gravité du problème ne se mesure encore au nombre de questions dans les semaines prochaines.

L'incident est clos.

08 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la diversification des produits dans les points de vente de la SNCB et de La Poste" (n° 4821)

08.01 Olivier Chastel (MR): La presse s'est fait

Een dergelijke, door een universiteit uitgevoerde studie zal echter reacties opwekken van de ingenieurs en aanleiding geven tot een ongewone brainstorm. We hebben een vergelijkbaar probleem gehad met de rots van Dinant, die dreigde neer te storten. Ik heb die plaats indertijd bezocht als minister van Binnenlandse Zaken, en toen wij de professoren vroegen wat er nu moest gebeuren, keken ze ons aan ...Hetzelfde doet zich nu mutatis mutandis weer voor.

Hoe moet je dan reageren? Je verlaagt de snelheid, want snelheid wekt trillingen op, met alle risico's van dien voor de stabiliteit. En als de eerste ingenieur een maximumsnelheid van 80 km/h aanraadt, zal de directeur de snelheid verlagen tot 70 km/h, de directeur-generaal tot 60 km/h, en uiteindelijk rijdt men niet harder dan 50 of 40 km/h om vooral maar geen risico's te nemen.

Ik kan u alleen maar zeggen dat een en ander in studie is, hoewel het om een moeilijk dossier gaat.

Eigenlijk heeft de NMBS nog geen geschikte oplossing gevonden. Ik kan haar dat niet verwijten en kan haar enkel maar vragen voortgang te maken. Men legt thans de laatste hand aan de studies en gehoopt wordt dat zij zo spoedig mogelijk klaar zullen zijn. Ik zal vragen dat de studies betreffende de stabilisatie van de taluds van Dolhain zo spoedig mogelijk klaar zouden zijn.

07.03 André Frédéric (PS): Ik dank u voor uw antwoord. De belangrijkheid van een probleem wordt echter niet afgemeten aan het aantal vragen dat erover wordt gesteld.

Als men morgen vanuit Verviers niet meer met de trein naar Duitsland kan reizen, dan zal dat rampzalige gevolgen hebben voor de streek, terwijl men er tracht de economie opnieuw aan te zwengelen. U zegt dat u de NMBS tot spoed zal aanzetten. Dat is een goede zaak, maar afgezien van de werken op lijn 37, dring ik erop aan dat u waakzaam zou blijven als u niet wil dat de belangrijkheid van de kwestie in de komende weken nog wordt afgemeten aan het aantal vragen dat erover wordt gesteld.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de diversificatie van het aanbod in de verkooppunten van de NMBS en De Post" (nr. 4821)

08.01 Olivier Chastel (MR): De pers heeft bericht

l'écho d'un projet de partenariat entre la SNCB et La Poste pour que chacune puisse vendre certains produits de l'autre.

Concrètement, l'on pourra acquérir des cartes de train dans les bureaux de poste et acheter des timbres, envoyer des recommandés ou des petits colis dans les gares de la SNCB.

Les pourparlers ont l'air d'avoir avancé, car des membres du personnel des deux entreprises suivent déjà une formation pour connaître les produits de l'autre. Cette initiative m'intéresse car elle participe du développement du service à la population et des missions de service public.

Pouvez-vous nous informer sur l'état d'avancement du projet ? Qu'en est-il des expériences pilotes déjà menées, et quels sont leurs résultats ? Comment sera-ce évalué ? Si l'expérience est concluante, un calendrier précis permettra-t-il de généraliser le système ? Enfin, ce service ne va-t-il pas être un prétexte pour réduire le nombre de bureaux de poste ?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): En réalité, nous ne sommes pas très avancés en la matière. L'idée a été émise, mais on ne peut pas tout faire en même temps.

Par ailleurs, les deux entreprises ont le même objectif, à savoir disposer de points de vente sans devoir payer des salaires. Si un bureau draine du monde, l'idéal serait que l'autre entreprise puisse y vendre un produit. Mais le problème se pose dans le cas de deux bureaux non rentables. Quand il y a peu de monde à La Poste, il en est de même à la gare et c'est normal.

Il faut donc être prudent : ce projet doit encore être discuté. Aucun test n'est en cours. Cette idée sonne bien mais n'est réalisable que si l'un des partenaires a une situation rentable et l'autre pas, ce qui est rare.

08.03 Olivier Chastel (MR): Je comprends la réponse prudente du ministre car nous n'en sommes qu'à l'ébauche. Mais on aurait pu imaginer, au regard des échos de presse, qu'on était beaucoup plus loin. Vu la manière dont on a annoncé ce *win-win* La Poste/SNCB, je suis étonné du manque d'avancement du projet.

L'incident est clos.

over plannen voor een partnership tussen de NMBS en De Post, waarbij het ene bedrijf bepaalde producten van het andere zou kunnen verkopen.

Concreet zou men in postkantoren treinkaarten kunnen kopen en zich in NMBS-stations postzegels kunnen aanschaffen en aangetekende zendingen of pakjes kunnen versturen.

De gesprekken zijn blijkbaar goed opgeschoten, want personeelsleden van beide bedrijven volgen al een opleiding om vertrouwd te raken met de producten van het andere bedrijf. Dat initiatief interesseert mij want het draagt bij tot de ontwikkeling van de dienstverlening aan de burgers en van de taken van openbare dienstverlening.

Hoe ver zijn die plannen gevorderd? Hoe zit het met de al opgezette proefprojecten en wat zijn de resultaten ervan? Hoe zal een en ander worden geëvalueerd? Als het experiment bevredigend is, zal het systeem dan dank zij de uitstippeling van een precies tijdspad kunnen worden veralgemeend? Zal die dienstverlening niet als voorwendsel dienen om het aantal postkantoren terug te schroeven?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): In werkelijkheid zijn we nog niet echt ver gevorderd. Er werd een ballonnetje opgelaten, maar we kunnen niet alles tegelijk.

Beide ondernemingen hebben dezelfde doelstelling, namelijk: over verkooppunten beschikken zonder lonen te hoeven uitbetalen. Als een kantoor volk aantrekt, zou de andere onderneming er idealiter ook producten moeten kunnen verkopen. Maar als twee kantoren niet rendabel zijn, rijst er wel een probleem. Als er weinig volk naar De Post komt, loopt het ook niet storm in het station, en dat is normaal.

Voorzichtigheid is dus geboden: over deze plannen moet nog gepraat worden. Er zijn geen proefprojecten aan de gang. Het idee klinkt goed, maar het is maar een haalbare kaart als de situatie voor een van de partners rendabel is en voor de andere niet, wat niet vaak voorkomt.

08.03 Olivier Chastel (MR): Ik begrijp dat de minister voorzichtigheid betracht in zijn antwoord, want dit is nog maar een eerste aanzet. Maar afgaande op wat er in de pers verschenen is, zou men kunnen denken dat men al een stuk verder staat. Gelet op de berichtgeving over deze win-winsituatie voor De Post en de NMBS stel ik verwonderd vast dat er van die plannen nog niet meer in huis is gekomen.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les personnes à mobilité réduite" (n° 4828)

09.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): La mobilité des personnes à mobilité réduite mérite de retenir toute notre attention. Les gares sont mieux équipées pour répondre aux besoins de ces voyageurs. Souvent, les déplacements en transports en commun comportent plusieurs étapes, c'est-à-dire que le voyageur doit prendre une correspondance ou emprunter à la fois le train et le bus.

Les personnes à mobilité réduite peuvent téléphoner à la gare pour fixer les modalités de leur voyage. Qu'en est-il du projet de centralisation de ce système, pour que les voyageurs puissent appeler un seul et même numéro de téléphone ? Les voyageurs à mobilité réduite peuvent-ils réserver leur voyage par l'internet ? Des contacts ont-ils déjà été pris avec les sociétés de transport régionales pour le transport complémentaire en amont et en aval ?

Le ministre prévoira-t-il suffisamment d'emplacements de parking pour les personnes à mobilité réduite dès lors qu'il veillera à mettre gratuitement des emplacements de parking à la disposition des abonnés ?

09.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a défini des projets très précis pour l'accueil des personnes à mobilité réduite, comme un *call center*, l'aménagement prioritaire de quelques gares offrant un service d'assistance en permanence, des emplacements de parking et des rampes d'accès. Il me paraît préférable d'adapter l'ensemble des équipements aux besoins des personnes à mobilité réduite dans quelques grandes gares que de procéder à quelques adaptations dans l'ensemble des gares.

J'adhère à la proposition d'élargir le fonctionnement du *call center* à d'autres sociétés de transport. Si une initiative est prise en ce sens, la SNCB y collaborera. Des places de parking sont prévues pour les personnes handicapées. Une cinquantaine de gares sont donc concernées par les investissements de la SNCB.

Les intentions sont bonnes mais leur réalisation accuse un certain retard. Il est logique que le plan d'investissement s'attache davantage aux grands projets et que de plus petits programmes comme celui-ci passent dès lors au second plan.

09 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "personen met verminderde mobiliteit" (nr. 4828)

09.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mobiliteit voor minder mobiele personen verdient de nodige aandacht. De stations worden beter uitgerust om aan de behoeften van deze reizigers te voldoen. Vaak is er bij gebruik van het openbaar vervoer sprake van een ketenverplaatsing, waarbij de reiziger moet overstappen of gebruik moet maken van zowel de trein als de bus.

Minder mobiele personen kunnen naar het station telefoneren om hun reis vast te leggen. Hoe ver staat het met het plan om dit principe te centraliseren, zodat de reizigers één telefoonnummer kunnen gebruiken? Kunnen reizigers met verminderde mobiliteit hun reis via het internet vastleggen? Zijn er al contacten geweest met de regionale vervoersmaatschappijen inzake het voor- en natransport?

Zal de minister voor voldoende parkeerplaatsen zorgen voor personen met een verminderde mobiliteit als hij voor gratis parkings zorgt voor reizigers met een treinabonnement?

09.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De NMBS heeft goede uitgewerkte plannen voor de ontvangst van personen met verminderde mobiliteit, zoals een callcenter, prioritaire aanpassing van een aantal stations waar permanent bijstand mogelijk is, parkeerplaatsen en oprijhellingen. Ik denk dat het beter is om in een aantal grotere stations alle voorzieningen aan te passen voor personen met verminderde mobiliteit dan om in alle stations enkele maatregelen te nemen.

Het voorstel om het callcenter ook in te schakelen voor andere vervoersmaatschappijen vind ik goed. Als iemand het initiatief neemt, zal de NMBS daaraan meewerken. Er komen parkeerplaatsen voor gehandicapten. De NMBS zal dus investeren in ongeveer vijftig stations.

De intenties zijn er, maar de uitvoering ervan loopt vertraging op. Het is normaal dat in het investeringsplan meer aandacht gaat naar de grote projecten, waardoor kleinere projecten zoals deze in de verdrukking komen.

De nombreux projets sont donc ébauchés – pour des parkings, par exemple. Nous voulons également participer à un *call center* commun mais le moment est venu de se concentrer sur les réalisations. Ceci pourrait également être suggéré au Parlement. A présent que nous sommes d'accord sur les principes, il faudra vérifier ce qui sera réalisé, par exemple en demandant régulièrement des rapports.

09.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Le ministre sait-il quand le *call center* sera réalisé ?

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je pourrai le dire d'ici à quelques semaines.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- **Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la hausse du prix de l'abonnement annuel à la SNCB" (n° 4884)**

- **M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tarifs des abonnements de train" (n° 5037)**

- **M. Damien Yzerbyt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la hausse du prix de l'abonnement annuel à la SNCB" (n° 5053)**

10.01 Camille Dieu (PS) : Le management de la SNCB a décidé d'augmenter le prix de l'abonnement de 633 à 806 euros.

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Par mois ?

10.03 Camille Dieu (PS) : Non, par an! Quand même ...

Cela ne concerne pas les personnes qui bénéficient de la gratuité du transport et cette hausse est cumulée avec la suppression d'un abattement pouvant atteindre 10 pour cent de l'abonnement annuel dans le cadre d'un programme de fidélisation. N'y a-t-il pas contradiction avec une approche commerciale visant à augmenter la fréquentation de nos trains par la clientèle ne bénéficiant pas de la gratuité?

10.04 Bart Tommelein (VLD): Récemment, le prix de l'abonnement de train a sensiblement augmenté. D'abord, la réduction de 10 pour cent appliquée les années précédentes a été

Er wordt dus veel gepland, zoals parkeerplaatsen. Wij willen ook meewerken aan een gemeenschappelijk callcenter, maar het wordt tijd dat we ons concentreren op de realisaties. Dat is ook een suggestie voor het Parlement. Nu we het eens zijn over de uitgangspunten, moeten we in de toekomst nagaan wat er gerealiseerd is; daarover kan geregeld een rapport worden gevraagd.

09.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Weet de minister wanneer het callcenter er komt?

09.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik zal dat binnen enkele weken kunnen zeggen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde ragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijsverhoging van het jaarabonnement bij de NMBS" (nr. 4884)

- de heer Bart Tommelein aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de tarieven van de treinabonnementen" (nr. 5037)

- de heer Damien Yzerbyt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijsstijging van het jaarabonnement bij de NMBS" (nr. 5053)

10.01 Camille Dieu (PS): Het management van de NMBS heeft beslist de prijs van het abonnement op te trekken van 633 tot 806 euro.

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Per maand?

10.03 Camille Dieu (PS): Neen, per jaar ! Wat zegt u nu?

Dat geldt niet voor de personen die gratis reizen en bij die stijging komt de afschaffing van de aftrek die 10% kan bedragen van het jaarlijks abonnement in het kader van de nagestreefde klantenbinding. Is dat niet in strijd met de commerciële aanpak die ernaar streeft het aantal reizigers dat niet gratis reist op onze treinen te verhogen?

10.04 Bart Tommelein (VLD): Onlangs is de prijs van een treinabonnement gevoelig gestegen. Ten eerste is de korting van tien procent, die de voorbije jaren gold, weggefallen en ten tweede betaalt men

supprimée. Ensuite, acheter un abonnement de train annuel à l'heure actuelle revient à payer dix mois de trajets contre encore neuf mois il y a un an. De nombreux usagers sont mécontents parce qu'il ont de plus en plus le sentiment que ces augmentations du prix des abonnements vont servir à financer la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour les fonctionnaires.

Y a-t-il un lien entre l'augmentation des prix des abonnements et la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour les fonctionnaires ? Dans la négative, quelle est la raison de cette augmentation importante du prix des abonnements ?

10.05 Damien Yzerbyt (cdH) : Le Conseil central de l'Économie a déclaré en décembre qu'accorder la gratuité de déplacement ne devrait pas se faire sur le dos d'une augmentation dans un autre secteur. Il parle de pertes de recettes sur la carte-train annuelle consécutive à l'opération de gratuité et dit que la SNCB semble rechercher une compensation en augmentant les tarifs des cartes-train annuelles. Ce même Conseil estime illégale cette augmentation et s'inquiète des répercussions négatives sur d'autres dossiers négociés par les partenaires sociaux. Il déplore en fin de compte que ces décisions n'aient pas été prises en concertation avec les partenaires sociaux.

Vous vous êtes opposé à des augmentations de certains billets. On se perd un peu dans toutes ces tarifications. Etes-vous opposé à cette augmentation ? Les partenaires sociaux ont-ils été consultés ? Pouvez-vous nous éclairer sur l'ensemble de cette tarification ?

10.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : La promotion destinée à fidéliser la clientèle ne s'est pas traduite par une augmentation significative du nombre de voyageurs. Nous avons donc décidé de ne plus octroyer la réduction de 10 pour cent et d'utiliser cet argent pour mener une opération de transport gratuit. Je pense que c'était une bonne décision car le nombre de voyageurs a augmenté spectaculairement. De toute façon, les voyageurs qui bénéficiaient des 10 pour cent et ceux qui jouissent aujourd'hui de la gratuité sont à 90 pour cent les mêmes.

(En néerlandais) Il y a aussi des travailleurs du secteur privé qui payent 10 pour cent. La totalité du secteur des banques et des assurances a déjà pris en charge l'ensemble des coûts.

pour un abonnement nu tien maanden, terwijl dat een jaar geleden nog negen maanden was. Daarom heerst bij een groot aantal treingebruikers nogal wat ongenoegen, te meer omdat de indruk ontstaat dat de verhogingen van de abonnements dienen om het gratis woon-werkverkeer voor ambtenaren te financieren.

Bestaat er een verband tussen de verhoging van de prijs van de abonnements en het gratis woon-werkverkeer voor ambtenaren ? Zo niet, wat is dan de reden voor de drastische prijsverhoging van de abonnements ?

10.05 Damien Yzerbyt (cdH) : De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven verklaarde in december dat de kosten voor het aanbieden van gratis vervoer niet op andere sectoren mogen worden afgewenteld. Volgens de Raad zou het gratis vervoer een inkomstenverlies voor de NMBS dat verlies willen compenseren door de tarieven ervan op te trekken. De Raad is van oordeel dat die prijsverhoging onwettig is en maakt zich zorgen om de negatieve weerslag daarvan op andere dossiers waarover de sociale partners onderhandelen. De Raad betreurt ten slotte dat die beslissingen niet in overleg met de sociale partners werden genomen.

U verzette zich tegen de prijsverhoging van bepaalde treinkaarten. Al die verschillende tarieven maken de zaak er niet duidelijker op. Bent u tegen die prijsverhoging gekant ? Werden de sociale partners geraadpleegd ? Kan u ons enige verduidelijking geven bij het gevoerde prijsbeleid ?

10.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : De promotie met het oog op klantenbinding heeft geen significante stijging van het aantal reizigers teweeggebracht. Daarom hebben wij besloten de korting van 10% te laten vallen en dat geld aan te wenden voor een actie met gratis abonnements. Mij dunkt dat dat een verstandige beslissing was, want het aantal reizigers is daarop spectaculair gestegen. Overigens valt de groep van personen die de korting van 10% konden genieten voor 90% samen met de groep van mensen die gratis kunnen trainen.

(Nederlands) Er bestaan ook werknemers uit de privé-sector die 10 procent betalen. Heel de bank- en verzekeringssector nam de kosten reeds voor 100 procent voor zijn rekening.

La réduction de 10 pour cent a été supprimée et remplacée par un abonnement entièrement gratuit à condition que 80 pour cent du montant soient pris en charge par l'entreprise. Cette nouvelle formule va même rapporter de l'argent aux banques et aux assurances.

Il n'y a aucun rapport entre la hausse du prix de l'abonnement annuel et la gratuité du transport pour les agents de l'Etat.

Voici quelques années, la SNCB a lancé une action pour réduire le nombre d'abonnements mensuels : elle proposait aux clients qui optaient pour l'abonnement annuel de ne payer que neuf mois. Cette action n'a pas produit de résultats parce que de nombreux usagers rechignent à payer l'abonnement en une fois. Elle se poursuit toutefois, mais 1 pour cent seulement des abonnés recourent à cette formule. Les personnes voyageant en train tout au long de l'année payaient en moyenne pour 10 mois et demi.

(*En français*) Sur un an, l'utilisateur payait en moyenne 10,5 fois l'abonnement mensuel. La SNCB a pu éviter une perte de 11 pour cent de ses recettes. Le nombre de personnes qui prenaient un abonnement annuel était très limité, et ce ne sont pas plus de deux ou trois cents personnes qui devront payer plus cher. Le prix passe de 630 à 700 euros, dont quelque 30 pour cent sont payés par l'intéressé, soit 20 à 30 euros par an.

Cette décision a été prise avant la gratuité.

10.07 Camille Dieu (PS) : Je regrette néanmoins que deux ou trois cents personnes aient à souffrir de cet état de fait.

Il serait temps de dire à la SNCB qu'elle doit mieux communiquer. Elle a d'ailleurs reconnu l'avoir mal fait au sujet des abonnements.

10.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): J'ai lu des tas de choses dans la presse, notamment, en octobre-novembre, qu'il n'y avait plus de place dans les trains parce que trop de gens voyagent gratuitement. Alors que c'était parce qu'il y avait moins de wagons en raison d'un problème technique.

10.09 Bart Tommelein (VLD): La gratuité des transports pour les fonctionnaires a-t-elle, comme je l'espère, fait augmenter le nombre de voyageurs?

De korting van 10 procent wordt afgeschaft en vervangen door een volledig gratis abonnement op voorwaarde dat 80 procent wordt betaald door de onderneming. De bank- en verzekeringssector zal door deze nieuwe regeling zelfs winst boeken.

De verhoging van prijs van het jaarabonnement heeft niets te maken met het gratis vervoer van ambtenaren.

Een aantal jaren geleden heeft de NMBS een actie gelanceerd om het aantal maandabonnementen te verminderen, die inhield dat men maar negen maanden moest betalen als men overschakelde naar een jaarabonnement. Deze actie had geen resultaat, omdat veel mensen niet alles in een keer willen betalen. Die actie is echter blijven bestaan, maar slechts 1 procent van de abonnees maakte er gebruik van. Mensen die een heel jaar met de trein reden, betaalden gemiddeld voor 10,5 maanden.

(*Frans*) Op een jaar tijd betaalde de reiziger gemiddeld 10,5 keer het maandelijks abonnement. De NMBS heeft een verlies van 11 % van haar inkomsten kunnen vermijden. Het aantal personen dat een jaarabonnement nam was zeer beperkt en slechts 200 à 300 personen zullen meer moeten betalen. De prijs stijgt van 630 naar 700 euro waarvan ongeveer 30 % door de betrokkene wordt betaald, hetzij 20 tot 30 euro per jaar.

Deze beslissing werd genomen voordat het gratis werd.

10.07 Camille Dieu (PS): Toch betreur ik dat tweehonderd of driehonderd personen onder deze feitelijke toestand hebben te lijden.

Het is hoog tijd dat de NMBS wordt gezegd dat ze beter moet communiceren. Met betrekking tot de abonnements heeft ze trouwens toegegeven dat ze terzake in gebreke is gebleven.

10.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik heb tal van zaken in de pers gelezen, meer bepaald, in oktober-november dat er geen plaats meer is in de treinen omdat de mensen gratis reizen, terwijl er minder wagons waren wegens een technisch probleem.

10.09 Bart Tommelein (VLD): Ik hoop dat het gratis vervoer voor ambtenaren meer reizigers heeft opgeleverd?

10.10 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Il y a eu plus de voyageurs en septembre. La capacité était suffisante. Le nombre de voyageurs a également augmenté en octobre mais des wagons ont connu des problèmes techniques, ce qui a provoqué une pénurie de places. L'indice de satisfaction a de nouveau grimpé en décembre. Mais le journal *Le Soir* a conclu de ces problèmes temporaires que la gratuité du trajet domicile-travail avait complètement désorganisé les chemins de fer. Les recettes de la SNCB n'ont pourtant jamais enregistré de hausse aussi forte que cette année.

10.11 Bart Tommelein (VLD): J'ai l'impression que de nombreux voyageurs ignoraient qu'un abonnement à l'année était plus économique. Ceux qui font partie de l'une de ces catégories qui ont fait les frais de leur ignorance n'ont vraiment pas de chance...

10.12 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): C'est exact.

10.13 Damien Yzerbyt (cdH): Il faut en effet insister sur la communication. Les organisations syndicales, un peu frustrées ces derniers temps, ne pourraient-elles être des partenaires en la matière ?

L'incident est clos.

11 Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les emplacements pour vélos près des bâtiments publics et des gares de la SNCB en particulier" (n° 5000)

11.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Le ministre a dégagé des moyens pour la création d'emplacements de parking supplémentaires près des gares. Il a également dit souhaiter la gratuité pour le plus grand nombre possible d'emplacements pour vélos. Mais y a-t-il suffisamment d'emplacements ? Certainement pas à Alost. Les Pays-Bas consacrent 200 millions d'euros à l'achat de vélos et à l'aménagement d'emplacements pour vélos près des gares. Au moins un quart des voyageurs qui prennent le train doivent pouvoir laisser leur vélo dans des emplacements prévus à cet effet. Quelle est la situation dans les gares de Bruges, de Gand, d'Anvers, de Louvain et de Liège ? Le ministre songe-t-il à imposer également chez nous des pourcentages d'emplacements pour vélos ? En sera-t-il tenu compte lors du réaménagement des gares de Gand et de Bruges ? Le ministre

10.10 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): In september waren er meer reizigers. De capaciteit was groot genoeg. Ook in oktober waren er meer reizigers, maar door technische problemen met de wagons was er toen een plaatstekort. In december steeg de satisfactiegraad weer. Toch besloot *Le Soir* uit de tijdelijke problemen dat het gratis woon-werkverkeer de spoorwegen de das omdoet. Nochtans zijn de inkomsten van de NMBS nooit zo sterk gestegen als dit jaar.

10.11 Bart Tommelein (VLD): Ik heb de indruk dat veel mensen niet wisten dat een jaarabonnement goedkoper was. Men zal maar behoren tot een van de groepen die de dupe is.

10.12 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Dat is juist.

10.13 Damien Yzerbyt (cdH): Men dient inderdaad de nadruk te leggen op de communicatie. Zouden de vakbonden, die er de jongste tijd wat gefrustreerd bij lopen, terzake geen partners kunnen zijn ?

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de fietsstallingen bij openbare gebouwen, met name NMBS-stations" (nr. 5000)

11.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): De minister maakte middelen vrij voor bijkomende parkeerplaatsen bij stations. Hij verklaarde dat hij ook fietsenstallingen zo veel mogelijk gratis wou maken. Maar zijn er wel voldoende stallingen ? In Aalst in elk geval niet. In Nederland pompt men 200 miljoen euro in fietsen en fietsenstallingen bij de stations. Minstens een vierde van de opstappende reizigers moet hun fiets kunnen stallen. Wat is de situatie in de stations van Brugge, Gent, Antwerpen, Leuven en Luik ? Wil de minister ook in ons land verplichte stallingspercentages invoeren ? Wordt daaraan gedacht bij de herinrichting van de stations van Gent en Brugge ? Wil de minister elementen van het 'totaalplan fiets' opnemen in het ontwerp van beheersovereenkomst met de NMBS ? Zullen ook aan andere overheidsgebouwen fietsstallingen komen ?

envisage-t-il d'insérer le «plan global pour le vélo» dans le projet de contrat de gestion avec la SNCB ? Des emplacements pour vélos seront-ils également aménagés à proximité d'autres bâtiments publics ?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La capacité disponible pour les vélos fait également l'objet de toute notre attention. A Bruges, 3.000 emplacements pour vélos sont prévus et à Gand, 6.800. Le plan vélo du ministre Anciaux constitue un bon document de base, que nous souhaitons intégrer au contrat de gestion.

En ce qui concerne l'utilisation du vélo, les Pays-Bas connaissent une situation beaucoup plus uniforme que chez nous. En Belgique, le vélo est essentiellement utilisé dans les villes. Il existe par ailleurs des différences entre la Flandre et la Wallonie.

D'ici à fin mars, M. Descheemaeker établira un plan d'accessibilité optimale qui tiendra compte à la fois du transport en voiture, en vélo et en transports en commun. Nous souhaitons attirer des passagers grâce au coefficient d'accessibilité maximal. Les emplacements de parking gratuits pour les abonnés contribuent à maximiser ce coefficient, tout comme les emplacements pour les vélos et les cyclomoteurs et les correspondances avec les sociétés de transport régionales. Les investissements devront être importants.

11.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): J'attends avec impatience le plan d'accessibilité maximale. Peut-être le Fietzersbond, qui a déjà demandé la réalisation d'études relatives aux emplacements pour vélos, peut-il être associé au projet.

L'incident est clos.

12 Question de Mme Zoé Genot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le soutien aux chômeurs en recherche d'emploi par la SNCB et La Poste" (n° 5049)

12.01 Zoé Genot (ECOLO) : La recherche d'un emploi se révèle vite coûteuse en termes de courriers et de déplacements pour le demandeur d'emploi actif. N'est-il pas concevable de soutenir ces efforts via un petit geste de la SNCB et de La Poste ?

Présidente : Mme Camille Dieu.

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : En ce qui concerne la SNCB, un système spécial

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er wordt veel aandacht besteed aan de capaciteit voor fietsen. In Brugge komen 3.000 plaatsen, in Gent 6.800. Het fietsplan van minister Anciaux is een goed basisdocument, dat we willen integreren in het beheerscontract.

Inzake fietsgebruik is Nederland een veel eenvormiger land dan België. Bij ons wordt vooral in de steden gefietst. Bovendien zijn er verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië.

De heer Descheemaeker zal tegen eind maart een plan van optimale bereikbaarheid maken dat rekening houdt met het vervoer met de wagen, met de fiets en met het openbaar vervoer. Via de maximale bereikbaarheidscoëfficiënt willen we passagiers aantrekken. Gratis parkeerplaatsen voor abonnees zijn een onderdeel, net zoals stallingen voor fietsen en bromfietsen en de aansluiting met de regionale vervoersmaatschappijen. Er zal flink moeten worden geïnvesteerd.

11.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ik kijk uit naar dat maximale-bereikbaarheidsplan. Misschien kan ook de Fietzersbond, die al studies over fietsenstallingen heeft laten uitvoeren, bij het plan worden betrokken.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ondersteuning van werkzoekenden door de NMBS en De Post" (nr. 5049)

12.01 Zoé Genot (ECOLO): Het zoeken naar een job wordt vlug een dure zaak voor de actieve werkzoekende, rekening houdend met de verzendings- en verplaatsingskosten. Kunnen de NMBS en De Post geen geste doen om die inspanningen te steunen?

Voorzitter : Mevrouw Camille Dieu.

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Bij de NMBS werd een speciale regeling getroffen voor

a été mis en place pour les demandeurs d'emploi de la marine marchande. Plus importantes sont les conventions conclues entre la SNCB et le VDAB, le Forem et l'Orbem, qui prévoient, pour le VDAB, l'allocation de places pour un montant forfaitaire de 1 euro et, pour le Forem et l'Orbem, des billets avec 75% de réduction.

Il s'agit d'une question de médiation qui relève de la compétence des Régions. Nous sommes prêts à en discuter.

En ce qui concerne La Poste, aucune disposition n'est prévue actuellement. Les recommandés ne sont pas très fréquents. En ce qui concerne les timbres, les *jobs centers* du VDAB assument les frais d'envoi des courriers des demandeurs d'emploi qui passent par eux.

La Poste est ouverte à la discussion.

12.03 Zoé Genot (ECOLO) : Je vais demander à des collègues régionaux de se pencher sur la question. Mais les Régions ne sont pas les seules à faire de l'accompagnement, le pouvoir fédéral lui aussi a des exigences.

L'incident est clos.

13 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le futur de La Poste" (n° 5188)

13.01 François Bellot (MR): La direction de La Poste aurait établi son business plan pour les cinq années à venir. Toutes les *Business Units* deviendraient rentables avant l'échéance de 2009. On peut se demander s'il ne pêche pas par excès d'optimisme. Il serait basé sur les hypothèses suivantes : augmentation des tarifs de 2 à 3 % par an, de 4% en 2006 et de 5,8% en 2008 ; diminution de près de 8.000 équivalents temps plein de l'effectif de La Poste et obtention d'une ligne de crédit de cent millions d'euros auprès de la BEI.

Confirmez-vous ces informations ? Pouvez-vous les commenter ?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : La situation est un peu ambiguë. Le conseil d'administration n'a pas jugé opportun de définir un plan stratégique à cinq ans.

Ce sont des objectifs qui ont été définis. Les négociations syndicales pour les deux années à

werkzoekenden bij de koopvaardij. Belangrijker zijn de overeenkomsten tussen de NMBS en de VDAB, de Forem en de BGDA. Zo krijgt de VDAB plaatsen voor een forfaitaire prijs van 1 euro, terwijl Forem en BGDA kaartjes kunnen kopen met 75% korting.

Dit hangt samen met arbeidsbemiddeling, en daarvoor zijn de Gewesten bevoegd. Wij zijn bereid hierover te praten.

Wat De Post betreft, zijn er geen specifieke maatregelen. Er worden niet erg vaak aangetekende brieven verstuurd. De *job centers* van de VDAB betalen de verzendingskosten van de brieven voor de werkzoekenden die via hen werken.

De Post wil hierover best discussiëren.

12.03 Zoé Genot (ECOLO): Ik zal gewestelijke collega's vragen deze kwestie van nabij te bekijken. Maar niet alleen de Gewesten doen aan begeleiding, ook de federale overheid heeft bepaalde eisen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van De Post" (nr. 5188)

13.01 François Bellot (MR): De leiding van De Post zou haar business plan voor de vijf komende jaren hebben opgesteld. Alle *Business Units* zouden vóór 2009 rendabel worden. Men kan zich afvragen of dit plan niet al te optimistisch is. Het zou op de volgende hypothesen gebaseerd zijn: een jaarlijkse tariefverhoging met 2 à 3%, 4% in 2006 en 5,8% in 2008; een daling van het personeelsbestand van De Post met ongeveer 8.000 voltijds equivalenten en het verkrijgen van een kredietlijn van honderd miljoen euro bij de EIB.

Kan u die gegevens bevestigen? Kan u enige toelichting geven?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De toestand is niet echt duidelijk. De raad van bestuur heeft het niet nodig geacht een strategisch plan over vijf jaar uit te werken.

Dat zijn doelstellingen die werden vastgesteld. De onderhandelingen met de vakbonden voor de

venir doivent commencer. Un partenaire stratégique est recherché. De nombreux scénarios sont donc possibles. On en est plutôt au stade de la réflexion qu'à la définition d'un plan stratégique.

Sur certains points, La Poste hésite à communiquer des informations, pour des motifs concurrentiels.

L'objectif est que, dans cinq ou six ans, La Poste soit au même niveau que d'autres entreprises postales européennes. Les autres hypothèses sont encore provisoires.

Les cent millions correspondent à l'emprunt effectué au bénéfice des centres de tri. La décision me semble fondée. Investir sans emprunt n'a pas de sens économiquement.

13.03 François Bellot (MR): On a emprunté cent millions pour les centres de tri mais y a-t-il cent millions supplémentaires ?

13.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Je ne crois pas.

13.05 François Bellot (MR) : Le Parlement est dans l'inconfort, par rapport à la discrétion de La Poste.

Nous devons tout de même assumer notre rôle de contrôle.

13.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Chaque fois qu'une entreprise publique ne veut pas que l'État s'en mêle, elle invoque l'autonomie. Mais, une fois que les choses sont décidées, elle en appelle au politique pour assumer les problèmes.

Il faut absolument en arriver à responsabiliser les gestionnaires des entreprises publiques pour éviter cela. Je suis pour l'autonomie, pourvu que l'on paie ! Votre question est très fondée dans la mesure où il faut déterminer où commence l'autonomie et où commence le domaine du politique. Les règles européennes nous poussent à l'équilibre.

13.07 François Bellot (MR): Il faudrait trouver une formule de contrôle assurant la discrétion nécessaire à la protection de la position concurrentielle tout en permettant l'indispensable « suivi » des options stratégiques.

komende twee jaar moeten worden aangevat. Men is tevens op zoek naar een strategische partner. Er zijn dus tal van scenario's mogelijk. We zitten veeleer in het stadium van de bezinning en zijn nog niet toe aan de uitwerking van een strategisch plan.

De Post aarzelt om informatie over bepaalde punten te verstrekken omdat zij haar concurrentiepositie niet in het gedrang wil brengen.

Het is de bedoeling dat De Post het over vijf of zes jaar even goed doet als andere Europese postbedrijven. De overige hypothesen zijn nog van voorlopige aard.

Het bedrag van honderd miljoen euro stemt overeen met de lening die werd aangegaan voor de sorteercentra. Die beslissing lijkt mij gegrond. Economisch gezien heeft het geen zin te investeren zonder lening.

13.03 François Bellot (MR): Men heeft honderd miljoen geleend voor de sorteercentra maar is er ook nog een extra bedrag van honderd miljoen beschikbaar?

13.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik denk het niet.

13.05 François Bellot (MR): Door de terughoudendheid van De Post komt het Parlement in een ongemakkelijke positie terecht.

We moeten toch onze controlerol vervullen.

13.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Telkens als een overheidsonderneming niet wil dat de Staat er zich mee moeit, roept zij de autonomie in. Maar zodra er een beslissing is gevallen, doet zij een beroep op de politiek om de problemen op te lossen.

Om dat te voorkomen moeten de beheerders van de overheidsbedrijven absoluut geresponsabiliseerd worden. Ik ben voorstander van autonomie, als er maar betaald wordt! Uw vraag is zeker gegrond in de mate dat er moet worden bepaald waar de autonomie eindigt en waar het overheidsoptreden begint. De Europese regelgeving dwingt ons tot evenwicht.

13.07 François Bellot (MR): Er moet een formule worden gevonden die de nodige discretie waarborgt voor de bescherming van de concurrentiepositie en tevens de onontbeerlijke "follow up" van de strategische opties mogelijk

maakt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le traitement de faveur de la SNCB en ce qui concerne la taxe Elia" (n° 5200)

14 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorkeursbehandeling van de NMBS met betrekking tot de Elia-heffing" (nr. 5200)

14.01 Simonne Creyf (CD&V): L'efficacité de la taxe Elia est mise en doute. Le monde des entreprises est mécontent du traitement de faveur dont bénéficie la SNCB parce que, grâce à une exception prévue dans la loi, le gestionnaire du réseau ferroviaire est considéré comme un seul point d'alimentation. D'après le cabinet du ministre Verwilghen, la SNCB réalise ainsi une économie de 200.000 euros.

14.01 Simonne Creyf (CD&V): Er heerst twijfel over de efficiëntie van de Elia-heffing. De bedrijfswereld is misnoegd omdat de NMBS een voorkeursbehandeling krijgt doordat de beheerder van de spoorweginfrastructuur dankzij een uitzondering in de wet als één afnamepunt van elektriciteit wordt beschouwd. Volgens het kabinet van minister Verwilghen bespaart de NMBS daardoor 200.000 euro.

Il s'agit d'une exception individuelle à une règle générale. N'est-ce pas contraire à la Constitution et aux règles européennes en matière de concurrence ? D'autres entreprises ne vont-elles pas invoquer le principe d'égalité ?

Dit is een individuele uitzondering op een algemene regel. Is dit niet in strijd met de Grondwet en met de Europese concurrentieregels? Zullen andere ondernemingen zich niet beroepen op het gelijkheidsbeginsel?

Certaines grandes fédérations d'entreprises vont contester la taxe Elia devant la Cour d'arbitrage. Le ministre s'est-il préparé à étayer le traitement de faveur de la SNCB avec des arguments juridiques ?

Enkele grote bedrijfsfederaties zullen de Elia-heffing aanvechten bij het Arbitragehof. Is de minister voorbereid om de voorkeursbehandeling van de NMBS met juridische argumenten te staven?

Le gouvernement a défendu cette mesure en arguant du caractère non polluant de la société des chemins de fer. D'autres entreprises «propres» peuvent-elles compter, elles aussi, sur une exemption ?

De regering verdedigde de maatregel door te stellen dat de spoorwegmaatschappij erg milieuvriendelijk is. Kunnen andere milieuvriendelijke bedrijven ook op een vrijstelling rekenen?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Je ne partage pas l'avis de Mme Creyf. L'exception concernait non pas la SNCB mais bien le gestionnaire d'infrastructure. Celui-ci a pour mission de mettre l'infrastructure à disposition sans but lucratif. Cet organisme sans but lucratif offre un service à la communauté et diffère totalement d'une société commerciale.

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Ik ben het niet eens met mevrouw Creyf. Niet voor de NMBS, maar wel voor de infrastructuurbeheerder werd een uitzondering gemaakt. De infrastructuurbeheerder heeft als opdracht infrastructuur ter beschikking te stellen zonder winstoogmerk. Deze non-profitorganisatie staat in voor een dienstverlening aan de gemeenschap en verschilt wezenlijk van een commercieel bedrijf.

Le gestionnaire d'infrastructure n'est pas exonéré de la taxe Elia, mais le prélèvement d'électricité est toutefois considéré comme étant effectué en un seul et même point. Cette mesure ne portera préjudice à aucune société et est conforme à la réglementation européenne.

De infrastructuurbeheerder wordt niet vrijgesteld van de Elia-heffing, maar de afname van elektriciteit wordt wel als één punt beschouwd. Deze maatregel zal geen enkel bedrijf benadelen en is niet strijdig met de Europese regels.

Si les entreprises souhaitent un transport de marchandises moins cher, elles doivent en assumer les conséquences logiques. Le même

Als bedrijven goedkoper goederenvervoer willen, moeten ze de logische gevolgen daarvan

raisonnement s'applique à l'infrastructure portuaire. Les entreprises qui contestent cette mesure doivent accepter d'assumer elles-mêmes le coût de l'infrastructure.

Je défendrai ce dossier le mieux possible. Cette exception ne s'applique pas à des entreprises telles que De Lijn et la société de transport de la SNCB.

14.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Il sera donc fait exception à la règle parce qu'il s'agit d'une entreprise publique ?

14.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*) : Non, une exception sera faite parce qu'il s'agit d'une activité sans but lucratif dont bénéficie l'ensemble de l'économie. Je trouve scandaleux que les entreprises aspirent à faire de la Belgique un centre logistique mais refusent toutes les mesures pour lesquelles elles doivent y aller un peu de leur poche.

14.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Le ministre plaide habilement sa cause mais je me demande si ses arguments juridiques sont fondés.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16h.58.

aanvaarden. Dezelfde redenering geldt voor de haveninfrastructuur. Indien de bedrijven deze maatregel contesteren, moeten ze ervoor kiezen om zelf de kosten van de infrastructuur te dragen.

Ik zal dit dossier zo goed mogelijk verdedigen. Deze uitzondering geldt niet voor bedrijven zoals De Lijn en de transportvennootschap van de NMBS.

14.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Er wordt dus een uitzondering gemaakt omdat het om een overheidsbedrijf gaat?

14.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Neen, er wordt een uitzondering gemaakt omdat het een dienstverlening zonder winstoogmerk betreft die ten goede komt aan de hele economie. Ik vind het schandalig dat de bedrijven er steeds voor pleiten om van België een logistiek centrum te maken, maar alle maatregelen afkeuren waarvoor ze zelf een beetje moeten betalen.

14.05 **Simonne Creyf** (CD&V): De minister verdedigt zijn zaak goed, maar ik vraag me af of zijn juridische argumenten gegrond zijn.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.58 uur.