



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

29-09-2004

Après-midi

woensdag

29-09-2004

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

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

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

SOMMAIRE

Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets SNCB, notamment à Philippeville" (n° 3486) 1

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

Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements dans l'infrastructure de la SNCB" (n° 3735) 3

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

Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet 'Ergoplan'" (n° 3502) 4

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

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les accords relatifs à l'instauration d'une réduction du temps de travail hebdomadaire à La Poste" (n° 3543) 6

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

Questions jointes de 8
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les missions de service public de la SNCB" (n° 3593) 8

- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des guichets de certaines gares" (n° 3657) 8

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets dans les gares de la SNCB" (n° 3785) 8

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

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation financière de la SNCB" (n° 3558) 18

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du

INHOUD

Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in sommige NMBS-stations, waaronder dat van Philippeville" (nr. 3486) 1

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

Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de NMBS-infrastructuur" (nr. 3735) 3

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

Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het 'Ergoplan'-project" (nr. 3502) 4

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afspraken rond de invoering van een kortere werkweek bij De Post" (nr. 3543) 6

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

Samengevoegde vragen van 8
- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS" (nr. 3593) 8

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in een aantal stations" (nr. 3657) 8

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in NMBS-stations" (nr. 3785) 8

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

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de NMBS" (nr. 3558) 18

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

Budget et des Entreprises publiques

Begroting en Overheidsbedrijven

- Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sélection des membres du personnel de la SNCB candidats dans le cadre du projet de carte d'identité électronique" (n° 3559) 20
- Orateurs:* **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fourniture d'électricité à la SNCB: mise en concurrence" (n° 3560) 22
- Orateurs:* **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le calcul des primes des conducteurs de train" (n° 3613) 24
- Orateurs:* **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la SNCB" (n° 3609) 26
- Orateurs:* **Guido De Padt, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des prix des abonnements de la SNCB" (n° 3617) 30
- Orateurs:* **Guido De Padt, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une taxe dont sont redevables certains riverains de la rue du Palais à Verviers" (n° 3511) 33
- Orateurs:* **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les pertes d'emplois programmées de nombreux cheminots en province de Luxembourg" (n° 3659) 34
- Orateurs:* **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques
- Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de selectie van NMBS-personeelsleden die bereid zijn aan het project tot invoering van de elektronische identiteitskaart mee te werken" (nr. 3559) 20
- Sprekers:* **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de levering van elektriciteit aan de NMBS: mededinging" (nr. 3560) 22
- Sprekers:* **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de berekening van de premies van de treinbestuurders" (nr. 3613) 24
- Sprekers:* **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de NMBS" (nr. 3609) 26
- Sprekers:* **Guido De Padt, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verhoging van de abonnementsprijzen bij de NMBS" (nr. 3617) 30
- Sprekers:* **Guido De Padt, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een taks verschuldigd door bepaalde bewoners van de rue du Palais te Verviers" (nr. 3511) 33
- Sprekers:* **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
- Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het geplande banenverlies bij de spoorwegen in de provincie Luxemburg" (nr. 3659) 34
- Sprekers:* **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la dorsale wallonne de la SNCB" (n° 3656) <i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	36	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Waalse as van de NMBS" (nr. 3656) <i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	36
Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application du plan de distribution du courrier basé sur le logiciel 'Géoroute'" (n° 407) <i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	38	Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toepassing van het 'Georoute'-postbestellingsplan" (nr. 407) <i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	38
Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un bâtiment de Belgacom à Nivelles" (n° 3684) <i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	41	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een gebouw van Belgacom in Nijvel" (nr. 3684) <i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	41
Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fraude téléphonique chez Belgacom" (n° 3629) <i>Orateurs:</i> Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	43	Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "telefoonfraude bij Belgacom" (nr. 3629) <i>Sprekers:</i> Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	43
Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le sort réservé au Comité consultatif des usagers et au service de médiation de la SNCB dans le cadre de la restructuration de l'entreprise" (n° 3782) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	46	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het lot van het Raadgevend Comité van de Gebruikers en van de ombudsdienst bij de NMBS in het kader van de herstructurering van het bedrijf" (nr. 3782) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	46
Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service offert par La Poste" (n° 3746) <i>Orateurs:</i> Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	48	Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening door De Post" (nr. 3746) <i>Sprekers:</i> Philippe De Coene, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	48
Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le passif social de la SNCB" (n° 3783) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	49	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het sociaal passief van de NMBS" (nr. 3783) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	49
Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les cadres linguistiques au sein de la SNCB, le départ de	50	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de taalkaders bij de NMBS, de afvloeiing van NMBS-personeel en de	50

membres du personnel SNCB et le recrutement de nouveaux collaborateurs (conducteurs et accompagnateurs de trains)" (n° 3784)

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

aanwerving van nieuw personeel (bestuurders en treinbegeleiders)" (nr. 3784)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

MERCREDI 29 SEPTEMBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 29 SEPTEMBER 2004

Namiddag

De vragen en interpellaties vangen aan om 14.44 uur.

Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.

Les questions et les interpellations commencent à 14.44 heures.

Président: M. Francis Van den Eynde.

01 Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets SNCB, notamment à Philippeville" (n° 3486)

01 Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in sommige NMBS-stations, waaronder dat van Philippeville" (nr. 3486)

01.01 Richard Fournaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je serai très rapide puisque je pense que vous avez reçu différentes motions, notamment de la part des autorités communales de Philippeville et de certaines communes de l'arrondissement de Philippeville qui, vous le savez, fait partie de l'arrondissement judiciaire, administratif et politique de Dinant. C'est en ce sens que les Dinantais sont intéressés aussi au maintien et au développement des services publics dans l'arrondissement de Philippeville, qui est un arrondissement étendu et rural.

Les informations qui sont parvenues de la part de la SNCB à la commune de Philippeville laissent penser qu'on pourrait de nouveau assister à une diminution des services rendus par cette société dans la région de Philippeville, et plus particulièrement à Philippeville même.

Monsieur le ministre, je ne vais pas entrer dans les détails. Est-ce que vous pourriez nous rassurer ou donner des précisions sur les changements qui pourraient intervenir en matière de desserte de la SNCB à Philippeville et dans la région?

Le **président**: Je remarque qu'il y a plusieurs questions concernant la fermeture de guichets, entre autres, me dit-on, celle de M^{me} Dieu. On va d'abord laisser passer M. Fournaux et on y reviendra.

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, la SNCB examine actuellement la possibilité de fermer les guichets dans un certain nombre de gares. La suppression de la vente de tickets ne sera effective qu'après contact avec les autorités locales et après avoir essayé de développer des canaux de vente alternatifs.

01.01 Richard Fournaux (MR): De NMBS liet weten dat haar dienstverlening in het uitgestrekte, landelijke arrondissement Philippeville verder zal worden ingekrompen. Naar aanleiding van die mededeling ontving u verscheidene moties van het gemeentebestuur van Philippeville en van gemeenten in het arrondissement Philippeville.

Kan u ons uitsluitsel geven over de aangekondigde aanpassingen?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte: De NMBS werkt aan een plan om het aantal open loketten in bepaalde stations te verminderen. De verkoop zal pas afgeschaft worden na contact met

Il faut tendre vers un seul but, celui-ci étant d'organiser notre mobilité de la manière la plus efficace possible et d'offrir la possibilité aux utilisateurs d'acquiescer ce dont ils ont besoin. Le guichet est l'un de ces moyens; ce n'est pas le seul. Dans chaque gare, il importe d'évaluer cette solution. De toute façon, tout ce qui est entrepris coûte; tout ce qui ne l'est pas peut coûter ou rapporter; cela dépend.

Personnellement, je souhaite, dans un souci de modernisation de la SNCB, que l'utilisateur soit bien soigné, que nous soyons entièrement à même de faire circuler les trains. Cela nécessite parfois la limitation des autres coûts. En effet, les rentrées de certains guichets ne suffisent pas à rémunérer le personnel vendeur. Cela signifie que le ticket ne sert pas à payer le train mais la personne qui vend le ticket. Selon moi, ce n'est ni utile ni tenable.

L'utilisateur doit disposer d'autres alternatives qui soient au moins identiques au niveau de l'accessibilité. Ainsi, pour chaque gare de référence, la SNCB doit essayer de trouver des solutions acceptables. Des contacts seront pris avec les communes, mais je demande aussi que, dans l'esprit de promouvoir le développement de la SNCB, de notre transport en public, chaque changement ne soit pas interprété comme une atteinte à ce qui existait.

Ces dernières semaines, j'ai eu l'impression qu'à chaque fois que nous avons voulu changer quelque chose, c'était mauvais. Je pense que nous devons mieux organiser les ventes. Par exemple, la vente par e-mail a été considérée par beaucoup de gens comme très intéressante. Cependant, nous nous sommes aperçus que ce n'était pas le cas. Je plaide pour une modernisation permettant de garder un maximum de gares ouvertes mais la méthodologie pour les garder ouvertes ne doit pas être nécessairement uniforme. Cet exercice est indispensable. Nous sommes conscients que c'est important pour Philippeville mais il faut parfois changer pour mieux réussir.

01.03 Richard Fournaux (MR): Monsieur le ministre, permettez-moi de réagir, même si ce sera très rapidement, rassurez-vous, car il y a beaucoup de points à l'ordre du jour. Premièrement, je vous dirai en guise de boutade qu'en ce qui me concerne, je ne serai pas fermé à l'évolution: depuis que je suis devenu réformateur, je sais qu'il faut réformer sans cesse les institutions que nous essayons de gérer dans ce pays.

Deuxièmement, je vous demanderai d'être attentif au fait qu'il faut opérer une distinction entre le service au client, aux navetteurs comme aux autres clients de la SNCB et ce qui concerne l'infrastructure. Je peux vous donner un exemple que je connais très bien dans ma ville, dans ma région et dont mon voisin M. Bellot pourrait attester lui aussi: en ce qui concerne les opérations touristiques sur la Lesse, alors qu'on avait pas moins de 100.000 visiteurs par an, 100.000 clients de la SNCB par an sur une seule gare, celle d'Anseremme près de Dinant, on n'a pas hésité à fermer la gare qui est d'ailleurs en vente maintenant.

Il est vrai qu'avec les services de la SNCB et les communes concernées, Dinant et Houyet, juste à côté de Rochefort, on a pu mettre en place un service de vente de billets par les opérateurs touristiques. Mais il s'agit bien entendu d'un cas très particulier puisqu'il y a une attraction touristique et par conséquent un seul type

de lokale overheden en na de ontwikkeling van alternatieve verkoopkanalen. Het doel is onze mobiliteit zo efficiënt mogelijk te organiseren en ervoor te zorgen dat de gebruikers al het nodige kunnen verkrijgen. Het loket is niet het enige denkbare middel. Bovendien kunnen we met de opbrengst van de verkoop van de tickets in bepaalde stations zelfs het personeel dat ze verkoopt niet betalen! Elke situatie moet geëvalueerd worden.

We willen de ontwikkeling van ons openbaar vervoer stimuleren: niet elke verandering moet onmiddellijk als een aanslag worden beschouwd.

De verkoop per e-mail bijvoorbeeld, lijkt vele mensen te interesseren. Ik pleit voor een modernisering: de bedoeling moet zijn zo veel mogelijk stations open te houden maar niet noodzakelijk volgens een zelfde methodologie. Men moet soms veranderen om beter te slagen.

01.03 Richard Fournaux (MR): We moeten een onderscheid maken tussen de dienstverlening aan de klanten en de infrastructuur.

Neem bijvoorbeeld de toeristische activiteiten op de Lesse. Hoewel de Lesse jaarlijks toch niet minder dan 100.000 bezoekers aantrekt, 100.000 klanten voor het NMBS-station van Anseremme, aarzelden men niet om het station te sluiten. Er werden inderdaad biljetten verkocht via de toeristische agentschappen. Maar het betreft hier een bijzonder geval waarvoor de biljetverkoop heel makkelijk via een ander kanaal kan worden georganiseerd. Het geval van Philippeville kan hiermee niet worden vergeleken. Ik dring erop aan dat de NMBS elke situatie geval per geval beoordeelt.

de touristes: il est donc très facile d'organiser un canal différent pour la vente de billets qui soulage les frais courants de la SNCB. Cela dit, une situation n'est pas l'autre et la vente de billets aux guichets à Philippeville n'a rien à voir, à mon avis, avec le site que je viens d'évoquer.

Je retiendrai donc un point important dans ce que vous avez dit, à savoir qu'il y a concertation avec les autorités locales et, si j'ai bien compris, qu'un cas n'est pas l'autre. J'insiste donc auprès de vous pour que la SNCB, vous-même en tant que ministre compétent ou le gouvernement tout entier ne prenne pas de mesures linéaires qui toucheraient toute une série de sites et de gares de la même manière et dans les mêmes conditions mais qu'on évalue chaque situation au cas par cas.

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Un échange de lettres a eu lieu entre la commune et le directeur général: ils vont à présent se rencontrer.

01.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Het gemeentebestuur en de algemeen directeur hebben hierover al schriftelijk gecommuniceerd en zullen elkaar binnenkort ontmoeten.

Le **président**: Nous reviendrons à ce problème tout à l'heure car il y a plusieurs questions du groupe PS à ce sujet. Mijnheer Mortelmans ook. Je les regrouperai.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Richard Fournaux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements dans l'infrastructure de la SNCB" (n° 3735)

02 Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de NMBS-infrastructuur" (nr. 3735)

02.01 **Richard Fournaux** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons appris de source sûre qu'à l'occasion d'une réunion du conseil d'administration de la SNCB, vous – à titre personnel - ou l'un de vos représentants auriez évoqué la possibilité de revoir le niveau d'investissement sur certaines lignes de voyageurs, notamment sur la 162 reliant le sud du pays à la capitale. On connaît le nombre de navetteurs concernés.

02.01 **Richard Fournaux** (MR): Naar verluidt heeft u of één van uw vertegenwoordigers verklaard dat de investeringen op sommige reizigerslijnen, met name lijn 162, zouden worden herzien. Dit gerucht zou van de raad van bestuur van de NMBS afkomstig zijn. Is het ook juist?

On pourrait revoir le niveau d'investissement par rapport à ce qui avait été prévu et scellé dans des accords concrets en fonction de la volonté de voir peut-être le niveau d'investissement de la SNCB et donc de la participation de l'Etat belge diminuer et de l'autre côté en fonction du fait que les TEC avaient pris une série de mesures visant notamment à améliorer le rythme des navettes entre certaines sous-régions notamment de la province du Luxembourg etc.

Ik wil toch wel onderstrepen dat de reistijd voor pendelaars die vanuit het zuiden van Luxemburg naar Brussel reizen, niet is ingekort, en dit ondanks de technische vooruitgang. De investeringen van de NMBS op die lijnen zijn noodzakelijk en vullen die van de TEC aan.

Ma question est simple. Cette rumeur, qui circule dans certains milieux et qui vient du conseil d'administration de la SNCB, est-elle vraie?

Dans le cas où effectivement vous devriez vous poser cette question du fait de savoir s'il ne faut pas revoir les plans d'investissement en fonction des investissements consentis par les TEC, j'attire tout spécialement votre attention sur le fait que ces investissements des TEC réalisés ne l'ont pas été en fonction d'une diminution

d'investissements de la SNCB mais bien de manière complémentaire pour améliorer aussi la qualité de vie des navetteurs qui viennent de certaines sous-régions du pays.

J'insiste tout particulièrement sur le fait que la durée du trajet pour les navetteurs qui viennent du sud Luxembourg et qui montent à la capitale fédérale, n'a pas diminué depuis des années malgré l'évolution des techniques. Donc les investissements de la SNCB sur ces lignes sont naturellement nécessaires et complémentaires à ce que les TEC ont pu entreprendre comme modernisation ou comme augmentation de leur investissement pour faciliter les navettes entre les gares et les villes ou villages qui ne sont pas reliés par la SNCB.

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, je suis un peu étonné, en ce sens que je n'ai pas communiqué cela. Selon mes informations, le plan d'investissement, qui a été approuvé par la SNCB le 28 novembre 2003, tient toujours la route. Outre les investissements de maintien de capacité pour l'axe Bruxelles-Namur-Arlon, qui doivent donc conserver le réseau actuel dans un état de fonctionnement acceptable, ce plan prévoit le début des travaux visant à réduire le temps de parcours des trains circulant entre Bruxelles et Luxembourg, grâce à la rectification d'un certain nombre de courbes.

La voie sera renouvelée avec des traverses en béton, une épaisseur sera ajoutée au niveau du ballast, des rails à profil lourd seront également posés pour permettre une vitesse plus élevée. Ces éléments du plan d'investissement, qui sont approuvés, ne sont - à ma connaissance - pas mis en cause. Je tombe donc un peu des nues! Nous avons un plan pour les nouveaux éléments. Et, pour le moment, il n'y a pas de mise en cause de ce qui avait été approuvé au mois de novembre 2003.

02.03 Richard Fournaux (MR): D'accord. Donc, il n'y a pas d'évolution ni de changement? Et vous n'avez rien demandé au niveau du gouvernement ou de votre cabinet pour essayer de diminuer le volume des investissements sur cette ligne 162?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte: Volgens mijn informatie wordt het investeringsplan dat de NMBS op 28 november 2003 goedkeurde, nog steeds gevolgd.

02.03 Richard Fournaux (MR): Is er vanuit de regering of uw kabinet geen enkele vraag gekomen om het volume van de investeringen op die lijn 162 terug te schroeven?

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je pense que nous discutons de la cellule "Eurocap-Rail", c'est "le" grand investissement. Le Luxembourg, c'est autre chose. Mais la modernisation est toujours applicable. Il existe une étude pour voir si l'on peut utiliser les financements alternatifs, pour que cela aille plus vite. Mais il n'y a pas de remise en cause de ce projet.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ik denk dat u de prefiguratie van "Eurocap-Rail" bedoelt. Het project inzake de lijn richting Luxemburg wordt niet ter discussie gesteld.

02.05 Richard Fournaux (MR): Je vous remercie.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

03 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet 'Ergoplan'" (n° 3502)

03 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het 'Ergoplan'-project" (nr. 3502)

03.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-

03.01 André Perpète (PS): In de

premier ministre, entre avril et juin derniers, La Poste décidait de mettre sur pied un projet baptisé Ergoplan, projet pilote mis sur pied car l'entreprise publique se dit préoccupée par la gravité et la fréquence des accidents de travail dont sont victimes les membres de son personnel, ainsi que des périodes d'incapacité de travail qui en résultent. La Poste a donc décidé de lutter contre le principal problème de santé qui touche son personnel et qui est le mal de dos (dorsalgie) dû à des mouvements répétitif et à des efforts physiques intenses dans des positions qui ne sont pas adéquates. Ces maux de dos touchent environ 33% du personnel de La Poste, c'est-à-dire 3% de plus qu'il y a cinq ans.

Sur une période de trois mois, ce projet Ergoplan a été lancé à titre d'essai dans dix bureaux de poste du pays. Concrètement, un ergonome professionnel devait se rendre dans les bureaux concernés pour dispenser une information sur les moyens de corriger les mauvaises postures au travail. Des supports didactiques devaient être utilisés pour mener le projet à bien.

Monsieur le ministre, j'aurais voulu que vous nous disiez comment ce projet a été accueilli par le personnel de La Poste, si vous pensez que ce projet a été concluant et surtout s'il entraînera une diminution des problèmes de santé pour le personnel et donc moins de coûts pour l'entreprise, si vous envisagez d'étendre ce projet à d'autres bureaux que les dix bureaux-pilote de départ. Éventuellement, y en aurait-il alors en province de Luxembourg et quel serait le coût de cette expérience?

periode april-juni van dit jaar stampte De Post, die zich zorgen maakt over de arbeidsongevallen en de daarmee samenhangende periodes van arbeidsongeschiktheid van zijn personeel, het proefproject "Ergoplan" uit de grond. Bedoeling was meer bepaald de strijd aan te binden tegen rugklachten ingevolge herhaalde bewegingen en fysieke inspanningen in een onaangepaste houding. Drieëndertig percent van het postpersoneel krijgt daarmee af te rekenen.

In tien postkantoren werd een proefproject opgestart. Een ergonoom zou die kantoren bezoeken en er het personeel uitleggen welke lichaamshouding best wordt aangenomen tijdens het werk. Daarbij zou ook van didactische hulpmiddelen gebruik worden gemaakt.

Hoe reageerde het personeel op dat project? Heeft het u kunnen overtuigen? Zal het de gezondheidsproblemen en dus de kosten voor het bedrijf verminderen? Zal het project tot andere postkantoren worden uitgebreid? Zijn daar ook kantoren in de provincie Luxemburg bij? Wat is de kostprijs daarvan?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Le projet a été accueilli globalement de manière positive. L'appréciation et la collaboration des participants ont grandi au fur et à mesure des sessions et le personnel a exprimé à plusieurs reprises sa satisfaction par rapport à cette initiative. Bien entendu, on ne peut pas dire que c'est concluant car on ne va pas résoudre, au moyen d'une seule action, le problème des accidents du travail et des maux de dos plus spécifiquement.

Ce programme fait donc partie d'un tout mais il a une influence positive sur la qualité de vie et la prévention des maux de dos du personnel. Il fait partie d'un domaine plus large, à savoir l'ergonomie, la sécurité, l'organisation du travail et les investissements réalisés dans certains bureaux pour diminuer le nombre d'accidents de travail. C'est un processus permanent entamé par La Poste.

Quant à savoir s'il sera étendu et quant à son coût, il est clair qu'il s'agissait d'un projet-pilote qui sera évalué en octobre. Il dispose d'un organe de concertation spécifiquement compétent en la matière et nous sommes à la recherche des moyens qui permettront de l'élargir. Bien entendu, on peut élargir cette expérience – pourquoi pas dans la

03.02 Minister Johan Vande Lanotte: Het project werd positief onthaald. Naarmate het vorderde, groeide ook het enthousiasme en het personeel toonde zich tevreden over dat initiatief. Een enkel initiatief volstaat natuurlijk niet om het probleem van de arbeidsongevallen en meer bepaald van de rugklachten, uit de wereld te helpen.

Dit programma heeft een positieve invloed op de levenskwaliteit en vermindert het aantal rugklachten bij het personeel. Het maakt deel uit van een groter geheel, nl. de ergonomie, de arbeidsorganisatie en de investeringen die De Post doet om het aantal

province du Luxembourg –; je ne vois pas pourquoi on traiterait cette province d'une manière différente des autres provinces. Le coût sera calculé en fonction de la solution qui sera retenue. Il convient évidemment d'attendre l'évaluation qui sera réalisée au mois d'octobre avant d'élargir cette expérience.

J'ai insisté pour que cette action soit prolongée parce que, lors des visites que j'ai effectuées dans les différents services de La Poste, de nombreuses personnes m'ont régulièrement fait part de leur désir de préserver leur santé. Ce sont effectivement des personnes qui doivent rester debout durant une grande partie de la journée. Cette action sera donc certainement prolongée, mais tout dépendra de l'évaluation qui sera réalisée au mois d'octobre.

arbeidsongevallen naar beneden te krijgen. Dit is een permanente bekommernis van De Post.

Dit proefproject zal in oktober geëvalueerd worden. Het beschikt over een overlegorgaan en we zoeken naar de nodige middelen om het nog uit te breiden. Als het zover komt zie ik niet in waarom we het ook niet in de provincie Luxemburg zouden kunnen invoeren. Deze provincie verdient op dezelfde manier als de andere provincies behandeld te worden. De kostprijs zal berekend worden op grond van de gekozen oplossing.

Ik wens dat deze actie wordt voortgezet aangezien het personeel van De Post mij regelmatig wijst op het belang van het vrijwaren van zijn gezondheid. Veel postmensen werken het grootste deel van de dag rechtopstaand. De actie kan dus verlengd worden, maar alles hangt af van de evaluatie die in oktober plaatsvindt.

03.03 André Perpète (PS): Monsieur le président, je remercie le vice-premier ministre pour sa réponse. Je le réinterrogerai éventuellement après l'évaluation qui sera réalisée au mois d'octobre.

03.03 André Perpète (PS): Ik dank u. Ik zal u dus na de evaluatie in oktober opnieuw over deze aangelegenheid bevragen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

04 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de afspraken rond de invoering van een kortere werkweek bij De Post" (nr. 3543)

04 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les accords relatifs à l'instauration d'une réduction du temps de travail hebdomadaire à La Poste" (n° 3543)

04.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil het even hebben over de CAO die met het personeel van De Post werd gesloten in 2000 en waarin werd overeengekomen dat tegen eind 2004 een kortere werkweek van toepassing zou zijn, weliswaar gekoppeld aan projecten zoals Poststation. Wij zijn nu eind september 2004 en het zou goed zijn om enig zicht te krijgen op wat ons de komende maanden te wachten staat. Zal de afspraak gehonoreerd worden en kan de timing nagekomen worden? Zal er eventueel in een alternatieve regeling voorzien worden of een nieuwe CAO worden uitgewerkt?

04.01 Roel Deseyn (CD&V): En 2000, une convention collective de travail a été conclue à La Poste afin de réduire la durée de travail hebdomadaire. Il a ensuite été décidé que la nouvelle réglementation devait être d'application pour la fin 2004.

Daaraan gekoppeld, het vergrijzingsdebat is actueel en het zou een

La Poste respectera-t-elle les accords conclus? Y a-t-il une réglementation alternative? Une

beetje ingaan tegen bepaalde politieke oriëntaties om de werkduur te verkorten. Vandaar dat er wat ongerustheid is op het terrein. Er zijn ook de brugpensioenen. Postmannen kunnen op de leeftijd van 56 jaar het bedrijf verlaten. Zal de regeling verlengd kunnen worden? Ik had begrepen dat het om een tijdelijke maatregel ging.

Ten slotte, in de CAO werd vermeld dat men een regeling op poten zou zetten om het absenteïsme in te dijken. Het absenteïsme gaat vaak ten koste van de mensen die zich bewijzen op het terrein en die zeer productief zijn of ten minste een hogere productiviteit vertonen dan het gemiddelde en extra belast worden. Wanneer is de regeling van start gegaan of wanneer zal ze van start gaan? Het zou ook goed zijn om de cijfers terzake van de voorbije zes maanden te krijgen. In vorige discussies, ook met collega's, hebben we gezien dat het absenteïsme nogal sterk verschilt in de beide landsdelen, Vlaanderen en Wallonië. Het zou goed zijn om misschien nu wat licht te werpen op bepaalde objectieveerbare verschillen, hoe die te duiden zijn, wat in het verleden niet altijd even duidelijk was.

04.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik spreek mij liever niet uit over de sociale onderhandelingen. Ik denk dat men in het sociaal overleg moet proberen een antwoord te bieden op een aantal vragen. Hoe meer ik daarover zeg, hoe slechter het daar kan worden. Ik denk dat de directie van De Post en de vakbonden moeten proberen een akkoord over de thema's die op tafel liggen, te bereiken. Zolang daar een en ander mogelijk is, zal ik mij onthouden van commentaar. Ik denk dat dit het beste is.

U vraagt informatie over het absenteïsme. Die kan ik uiteraard geven. De maatregelen hebben onder andere betrekking op medische controles, disciplinaire ingrepen, vacantverklaring van een betrekking na zes maanden afwezigheid en vertrekpremie net voor het brugpensioen in sommige gevallen. Dat heeft ertoe geleid dat het cijfer van 9,8 gedaald is naar 9,2. De absentiecijfers worden per zone en niet per regio ingedeeld.

Er zijn wel twee heel belangrijke elementen. Ten eerste, wij zien dat het absenteïsme het hoogst is waar er de meeste overvallen zijn. Dat is een significante factor. Mensen die het slachtoffer zijn van een overval, zijn vaak voor langere perioden psychisch uitgeschakeld. Ten tweede, als we de cijfers goed interpreteren, moeten we er rekening mee houden dat mensen die bijvoorbeeld een grote operatie hebben ondergaan – bijvoorbeeld iemand die kanker heeft gehad – ook in de cijfers over absenteïsme zijn opgenomen, omdat ze door het bedrijf verder worden betaald, wat niet het geval is in de privé-sector. Als we de absenteïsmecijfers vergelijken met een ander bedrijf, moeten we dus heel goed opletten. Een zieke werknemer van een privé-bedrijf wordt na een tijdje niet meer betaald door het bedrijf, maar door het ziekenfonds. Hij staat dan niet meer in de cijfers van het bedrijf en dus ook niet in die over het absenteïsme. Bij De Post is dat wel het geval. Dat belet niet dat we wat lager zouden moeten raken. Van 9,8 naar 9,2 is niet slecht. We blijven evenwel iets boven de doelstelling.

Ik heb gezegd dat we gewerkt hebben op basis van de regio en niet van het Gewest. Regio's zijn meestal anderhalve of twee provincies samen. Daar zijn wat verschillen, waarbij Oost- en West-Vlaanderen retail - de kantoren - de laagst scorende regio is en Namen-Henegouwen het hoogste scoort met ruim het dubbel. Het gaat

nouvelle CCT est-elle en cours d'élaboration? La durée d'application de la réglementation relative à la prépension sera-t-elle prolongée? Quelle est la portée des mesures relatives à l'absentéisme? Sont-elles déjà d'application? Quel est le taux d'absentéisme en Flandre et en Wallonie? Comment peut-on expliquer les différences éventuelles?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je préfère ne pas faire de déclaration au sujet des négociations sociales. Plus j'en dirai, plus la concertation sera difficile. Un accord doit avant tout être conclu.

Les mesures relatives à l'absentéisme ont trait, entre autres, au contrôle médical et aux primes de départ. Le taux d'absentéisme a chuté de 9,8% à 9,2%. L'absentéisme est le plus fréquent dans les régions où les facteurs sont victimes d'agression. Du reste, il faut garder à l'esprit que les personnes gravement malades sont également reprises dans la catégorie "absent". La Poste continue en effet de les payer, ce qui n'est pas le cas dans le secteur privé. Cela ne signifie pas que le taux d'absentéisme ne doit pas diminuer. Nous n'avons pas encore atteint nos objectifs.

Les chiffres relatifs à l'absentéisme ne sont pas collectés par région, mais par zone. La zone "Retail" en Flandre occidentale et orientale connaît le taux d'absentéisme le plus bas et la zone "Mail" dans les provinces de Namur et du Hainaut, le taux d'absentéisme le plus élevé. C'est toutefois dans cette zone que la plupart des agressions sont commises. C'est pourquoi je suis

daarbij om de mail. Ik benadruk dat daar de impact van de overvallen op postbodes het grootst is. Daarom ben ik heel voorzichtig met die cijfers en vraag ik u die heel voorzichtig te behandelen. Het aantal overvallen op een postbode is zeer gelokaliseerd in enkele provincies. Wanneer iemand een overval meemaakt en enkele maanden thuis blijft, kunnen we hem dat zeker niet kwalijk nemen. Dat beïnvloedt echter ook de cijfers en dat is de reden waarom we zo voorzichtig zijn. Een provincie waar er nooit een overval is, kan men nooit vergelijken met een provincie waar er veel overvallen zijn. Dat wil ik daarom niet doen en dat is de reden voor mijn terughoudendheid. Het wordt immers zeer gemakkelijk anders geïnterpreteerd.

très réservé lorsqu'il s'agit de comparer et d'interpréter.

04.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, ik bedank u voor het evenwel summier antwoord. Ik heb er begrip voor dat u de sociale partners hun rol laat spelen. Ik hoop dat we bij het afronden van het sociaal overleg nog in discussie zullen kunnen treden. Ik denk dat de overheid toch ook wat dat betreft een standpunt dient in te nemen, kaderend in een ruimer sociaal debat rond het einde van de loopbaan. We kunnen niet zomaar alles afschuiven: oriëntaties wenselijk voor andere sectoren, moeten ook slaan op het postpersoneel.

04.03 Roel Deseyn (CD&V): Je comprends que le ministre laisse aux partenaires sociaux l'occasion de jouer leur rôle, mais j'espère qu'à l'issue de la concertation, nous pourrions poursuivre la discussion et organiser un débat de société sur la fin de carrière.

Ik onthoud vooral van uw antwoord dat we alert moeten zijn voor investeringen in veiligheid. Ik stel voor dat u het overzicht op een of andere manier laat bezorgen. Dan kunnen de gewestelijke verschillen door ons zelf worden berekend. Het is frappant dat het veiligheidsprobleem samenvalt met de hoogste werkloosheidsgraad in die regio. Dat werpt een ander licht op het absentisme en dat is voort te bestuderen.

Je propose que le ministre me procure un relevé des chiffres relatifs à l'absentéisme pour que nous puissions calculer nous-même les écarts régionaux. La question doit être approfondie.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 Questions jointes de

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les missions de service public de la SNCB" (n° 3593)
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des guichets de certaines gares" (n° 3657)
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets dans les gares de la SNCB" (n° 3785)

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS" (nr. 3593)
- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in een aantal stations" (nr. 3657)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van loketten in NMBS-stations" (nr. 3785)

05.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, je suis désolée de revenir comme cela sur le sujet, encore que ma question sera tout de même un petit peu plus large que celle évoquée par M. Fournaux dans sa première question.

Je vous avais déjà interrogé sur la fermeture des quarante et un guichets dans les gares SNCB à la fin de la session précédente. Vous m'aviez répondu, et vous l'avez d'ailleurs dit aujourd'hui - que l'on allait examiner la situation au cas par cas. Force m'a été de constater que vous n'avez pas été suivi par l'administration de la SNCB, puisque - fin juillet - j'ai été alertée par un conseiller communal

05.01 Camille Dieu (PS): U had beloofd dat u de sluiting van 41 loketten in de stations van de NMBS geval per geval zou bekijken. De administratie van de NMBS is u hierin niet gevolgd: de pendelaars die gebruik maken van het station van Lillois werden pas eind juli op de hoogte gebracht van het feit dat vanaf 1 augustus (twee dagen later) de loketten

socialiste de Braine-l'Alleud. En effet, les navetteurs utilisant la gare de Lillois avaient été avertis qu'au 1^{er} août, deux jours plus tard, les guichets seraient fermés alors qu'on n'avait même pas prévu de remplacement par un guichet automatique.

Je suis alors intervenue auprès de M. Pardon et je lui ai demandé - exactement comme vous l'aviez vous-même évoqué - que l'on examine la situation gare par gare. Je prendrai l'exemple de deux autres gares de ma région - celle de Frameries et celle de Quévy. Autant je peux comprendre qu'à Quévy, on cherche des solutions alternatives, même si je pense que l'on pourrait en trouver d'autres - et je peux formuler des contre-propositions à cet égard -, autant pour la gare de Frameries, cela est incompréhensible: ils sont vraiment très proches du seuil de rentabilité.

Ceci dit, je pense que la réponse que vous venez de donner et de réitérer est la bonne, mais qu'on en discute en concertation avec les autorités communales - ce qui a commencé dans ma région, je dois le dire. Mais, en outre, que l'on permette de réfléchir à des solutions alternatives. Vous savez bien, comme moi, qu'une gare où plus personne ne travaille aux guichets et où ne passe plus personne du tout, est sujette à un moment donné à des dégradations matérielles et au vandalisme, qu'à terme elle devient peu sûre, si bien que les gens préfèrent la voiture. Et, résultat des courses, on ferme la gare qui est morte de sa belle mort, tout doucement.

Pourquoi ne pas envisager, à ce moment-là, par exemple d'établir d'autres services dans les gares et faire en sorte que quelqu'un soit là au moins dans la journée en permanence, ce qui sécuriserait - me semble-t-il - les voyageurs et les alentours?

Ceci dit, la question que je voulais vous poser allait un peu au-delà de cela, et faisait référence à cet article paru dans la "Dernière Heure" au début septembre, dans lequel on ne parlait pas seulement de la fermeture de guichets, mais également de la fermeture - selon une étude savante - de quelque deux cents gares; la motivation étant le manque de rentabilité.

Je me souviens vous avoir dit, lors de la précédente session que, quel que soit l'endroit où on habite, on a le droit à la même qualité de service public. Le service public signifie, par définition, le service offert au public mais aussi une certaine gestion. Or, la rentabilité n'est pas forcément toujours synonyme de service public. C'est même une notion souvent antinomique.

Si on se réfère à cette étude, ne seraient maintenues en fonction que des gares fréquentées par un grand nombre de navetteurs, autrement dit, les grandes lignes; les autres gares, c'est-à-dire les petites gares fréquentées par un petit nombre de navetteurs comme celle de ma commune, seraient supprimées.

Cet état de fait est très mal ressenti. Nous n'avons pas toujours envie de parler d'attentat. D'ailleurs, en ce qui concerne la fermeture des guichets, je vous ai demandé de réfléchir à des solutions alternatives. Toutefois, je voudrais savoir quelle est la portée de l'enquête évoquée par "La Dernière Heure", même si cette problématique a déjà été évoquée l'an dernier. Comment expliquez-vous l'approche axée uniquement sur la rentabilité de la mission du service public? Quel est

zouden gesloten zijn. Men was zelfs vergeten ze door een kaartjesautomaat te vervangen!

Het station van Frameries draait bijna break-even.

We moeten naar alternatieven zoeken. Waarom denkt men er niet aan andere diensten in de stations te vestigen? Zo zou men een verhoogd veiligheidsgevoel creëren bij de reizigers en de omwonenden.

Klopt het wat "La Dernière Heure" begin september schreef, nl. dat een tweehonderdtal stations met sluiting bedreigd worden?

Rentabiliteit staat niet noodzakelijk gelijk met openbare dienstverlening, het zijn veeleer tegenstrijdige begrippen.

Een geleerde studie voorspelt dat de kleine stations zullen verdwijnen, dit ten voordele van de grote lijnen. Is de NMBS van plan zijn inspiratie voor de nieuwe beheersovereenkomst in dat document te gaan zoeken?

le sort qu'entend réserver la SNCB à cette étude? Cette dernière compte-t-elle s'inspirer de cette dernière pour préparer son contrat de gestion?

05.02 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, je ne referai pas l'historique de cette problématique. Je ne souhaite pas non plus être redondant et répéter les propos déjà tenus par les collègues qui m'ont précédé.

Néanmoins, la volonté de la SNCB d'arriver à une restructuration de son réseau de gares en se basant sur des statistiques, et donc de supprimer environ 200 gares, implique des effets directs et indirects. Ces derniers dépassent, selon moi, les seuls objectifs de rentabilité financière qui semblent être pour l'instant le seul leitmotiv de la SNCB.

En effet - mes collègues vous l'ont déjà dit mais il est important de le souligner -, sans être exhaustif, il faut tenir compte, outre la mission générale de service public de la SNCB, de sa mission d'information, cette mission n'impliquant pas uniquement l'affichage des horaires ou la possibilité de consulter un site web pour connaître certains horaires en espérant que ce site soit accessible. Il y a également l'importance de l'accueil. Il est évident que l'accueil prend un sens différent lorsqu'il s'agit de se retrouver face à un guichet automatique ou face à une personne à qui l'on peut poser des questions relatives aux différentes liaisons possibles entre les bus, trams, les trains, etc. Selon moi, la sécurité et la relation directe au client sont des critères qui doivent rester prioritaires et doivent passer avant le critère de rentabilité financière qui semble pour l'instant être le seul objectif de la SNCB.

La SNCB avait précisé dans un communiqué de presse précédent, comme vous l'avez rappelé, que la suppression ne sera effective qu'après des contacts préalables avec les autorités locales et le comité consultatif des usagers et des syndicats. Comme Mme Dieu l'a précisé, il semblerait qu'il y ait des contacts préalables dans certaines gares et pas dans d'autres. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous renseigner sur l'état d'avancement de ces contacts? Y a-t-il un calendrier établi, programmant les différentes fermetures? On parle de 41 gares en raison du faible nombre de voyageurs utilisant leurs services mais on pourrait envisager la fermeture dans un proche avenir de 200 gares du réseau représentant moins de 3% du chiffre d'affaires de la SNCB.

De plus, existe-t-il une évaluation de l'impact de ces suppressions sur le service à la clientèle? En effet, des critères comme l'accueil et l'information mais également la mobilité de certains publics particuliers pourraient être pris en considération. Comme vous l'a précisé Mme Dieu, nous pourrions arriver à une diminution du nombre de voyageurs de la SNCB et de son chiffre d'affaires parce que les voyageurs sont moins bien accueillis et informés, parce qu'on ne prend pas en compte la mobilité de publics particuliers. Y a-t-il une évaluation de l'impact sur la qualité du service ainsi qu'éventuellement sur le chiffre d'affaires?

Je citais la gare de Manage dans le cadre de ma question parce que j'ai été interpellé par le bourgmestre. Dans ce cas, cela semble bien se passer puisqu'il y a un contact avec les autorités locales. Je le dis de manière claire et précise: il existe un contact, les solutions et les possibilités envisagées semblent être adéquates. Néanmoins, avant

05.02 Eric Massin (PS): Op dit ogenblik heeft de NMBS zo te zien enkel oog voor rentabiliteit. Het bedrijf heeft nochtans ook – moet dat nog gezegd? – een opdracht van openbare dienstverlening.

De veiligheid en het rechtstreekse contact met de cliënt, dat er niet is wanneer men van een automatisch loket gebruik maakt, moeten prioritaire criteria blijven en voorgaan op de loutere financiële rentabiliteit.

Werd er contact opgenomen met de plaatselijke besturen? Hoe ver zijn de contacten met het Raadgevend comité voor de gebruikers en met de vakbonden gevorderd?

Men heeft het over de afschaffing van tweehonderd stations die minder dan 3% van de omzet van de NMBS vertegenwoordigen. Dat cijfer zou nog kunnen dalen omdat de reizigers minder goed worden opgevangen en minder goed worden geïnformeerd.

Ik zou het geval van Manage willen vermelden. Heeft de NMBS zich de moeite getroost rekening te houden met de sociaal-economische kenmerken van de bevolking van Manage, het uiterst beperkte aantal busverbindingen van de TEC en de ligging van dit station in de stedelijke context?

d'envisager la gare de Manage et alors que l'autorité locale le fait, la SNCB a-t-elle considéré les caractéristiques socio-économiques de la population (c'est la région du Centre), du déficit en termes de moyens de communication (à part la gare de Manage, il y a très peu de liaisons par les bus des TEC) et du fait que cette gare constitue un lieu privilégié d'information et de passage en fonction de sa situation dans le contexte urbain?

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, de problematiek van de mogelijke sluiting van tientallen loketten is reeds geruime tijd aan de orde. Ook hier in de Kamer zijn er al verschillende vragen over gesteld, onder andere vorig jaar in november al.

Sinds de plannen van de NMBS bekend raakten dat er mogelijk tientallen loketten zouden worden gesloten, steeg in Vlaanderen de verontwaardiging. Politici van zowat alle partijen hebben geprotesteerd. Raadsleden, schepenen en burgemeesters, al dan niet met een parlementair mandaat, hebben u daarover aangesproken of hebben een brief geschreven naar de NMBS-baas Vinck. Tot op de dag van vandaag is er eigenlijk niet echt veel klaarheid in het dossier. De betrokken gemeenten en de reizigers hebben niet zoveel zicht op de verschillende plannen.

We weten dat er een lijst bestaat. Die lijst is in de pers verschenen maar is niet tot in het Parlement geraakt. U antwoordde begin juli trouwens nog op een parlementaire vraag over deze problematiek. U zei toen dat u niet kon bevestigen dat een groot aantal loketten zou verdwijnen. We hebben tot op de dag van vandaag eigenlijk slechts een vaag idee over de criteria die worden gebruikt om te bepalen welke loketten zullen worden gesloten. Er wordt gesproken over omzet en rendabiliteit. Klopt dat of komen er nog andere aspecten bij kijken? Ik hoop niet dat er communautaire aspecten aan verbonden zijn.

Ik hoop alleszins dat u ons vandaag volledige klaarheid zult kunnen geven, want er worden verschillende redenen aangehaald om te pleiten voor het behoud van de loketten in de stations. Ten eerste vreest men dat de dienstverlening te wensen over zal laten. Waar moeten de mensen nog een treinkaartje kopen? Waar zal men nog terecht kunnen voor informatie? U hebt eind vorig jaar zelf in uw antwoord op een parlementaire vraag toegegeven dat het eigenlijk droevig gesteld is met alternatieven. Er is op dat vlak nog niet veel gerealiseerd.

Een ander argument dat wordt gehanteerd, is het toenemen van de onveiligheid door het sluiten van bijvoorbeeld een wachtzaal en het toenemen van het zwartrijden. Mijnheer de minister, naar verluidt zouden de apparaten die treinbegeleiders gebruiken, geregeld tilt slaan waardoor zij niet genoeg kaartjes kunnen leveren. Ook de sociale controle zou verdwijnen. Heel belangrijk is ook de vrees dat het sluiten van een aantal loketten de voorbode kan zijn van het feit dat morgen de trein het station voorbijrijdt.

U zult willen begrijpen, mijnheer de minister, dat bij vele mensen de vrees bestaat dat een mogelijke sluiting van loketten enerzijds de dienstverlening negatief zal beïnvloeden en anderzijds een negatieve invloed zal hebben op het aantal reizigers. Het zou nochtans juist de bedoeling moeten zijn om steeds meer mensen gebruik te laten

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le projet de fermeture de dizaines de guichets est connu depuis quelque temps déjà. Il a été vivement critiqué au sein du monde politique et a fait l'objet de nombre de questions à la Chambre. Nombreux sont ceux qui craignent des conséquences négatives pour la sécurité, le service et l'attrait des transports en commun. Il existe toutefois une grande confusion au sujet des fermetures annoncées.

Quelles gares sont concernées? Quels étaient les critères de sélection? Des solutions de rechange pour la vente de billets ont-elles été prévues? Envisage-t-on également de supprimer des points d'arrêt?

maken van het openbaar vervoer in het algemeen en de trein in het bijzonder.

Ik had tot slot van de minister willen vernemen welke stations in aanmerking komen voor sluiting. Welke zijn de criteria? Zijn er al definitieve beslissingen genomen? Hoever staat het met diversificatie van de verkoopmogelijkheden? Bestaan er ook plannen om opstapplaatsen te schrappen? Zo ja, welke?

Mijnheer de minister, ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, cette étude fait l'examen de la situation mais part d'un principe qui n'est partagé ni par le gouvernement, ni par la SNCB, à savoir le principe que nous n'organisons que le transport national rentable. Il existe une dotation de l'autorité publique qui sert notamment au transport national non rentable de la SNCB. Ce serait irresponsable au niveau environnemental et au niveau social de limiter le transport public à ses lignes rentables. Je parle ici du transport national.

Au niveau international, c'est autre chose. Le transport international est concurrentiel et a toujours été considéré par les gouvernements successifs comme une opération commerciale. Le gouvernement n'a jamais mis d'argent dans la SNCB pour promouvoir le transport international. Nous ne pouvons que constater aujourd'hui, surtout avec l'Eurostar, une exploitation très déficitaire. Il serait facile et si c'était possible je le ferais, de dire que nous arrêtons demain. Mais cela n'est pas aussi évident car il y a des contrats de partenariat avec l'Angleterre et la France et nous avons besoin par exemple de la France pour notre trafic cargo. Mais si nous devions le décider, ce serait fait. Donc au niveau international, le principe de rentabilité existe mais exécuter ce principe n'est pas si évident car il y a d'autres problèmes, d'autres relations, d'autres contrats. Dès 2006, le cargo doit être rentable lui aussi, car alors le marché sera libéré et nous ne pourrions plus soutenir l'opération cargo par des appuis de l'Etat.

Quand vous me demandez si la rentabilité est l'élément crucial dans le transport national, je vous répons non.

Monsieur Massin, vous y allez un peu fort quand vous dites que l'objectif financier semble être devenu l'objectif principal de la SNCB.

Là, il faut voir la situation actuelle. La SNCB est une entreprise dans laquelle l'Etat investit entre 2 et 2,5 milliards d'euros par an – c'est le plus grand investissement du gouvernement – et elle a toujours une dette de 10 milliards d'euros. La SNCB va être confrontée, pour certaines de ses activités, à la concurrence du marché. A ce moment-là, l'objectif financier est très important, on ne peut pas faire autrement. Cela veut dire que le gouvernement va augmenter son investissement et il s'agit alors d'une augmentation structurelle d'investissement d'à peu près 300 millions d'euros par an. Ce n'est pas mince.

Nous l'avons voulu et le résultat est que nous avons un transport public qui est concurrentiel au niveau de la qualité, qui est plus que concurrentiel au niveau de la densité. Mais l'entreprise est quand même en danger au niveau de sa structure financière. Je pense qu'être plus attentif, pendant quelques années, à l'objectif financier

05.04 Minister Johan Vande Lanotte: Die studie onderzoekt de toestand maar gaat uit van het principe dat wij alleen het rendabele nationaal vervoer organiseren. Noch de regering, noch de NMBS delen dit standpunt. Vanuit milieu- en maatschappelijk oogpunt zou het onverantwoord zijn het nationaal openbaar vervoer tot de rendabele lijnen te beperken.

Het internationaal vervoer daarentegen is door de opeenvolgende regeringen steeds als een commerciële operatie gezien. De overheid heeft er dan ook nooit in geïnvesteerd. Vandaag zijn die activiteiten in hoge mate verlieslatend, denken we maar aan de Eurostar. Wij kunnen er echter niet zomaar een eind aan maken omdat wij de samenwerkingsakkoorden met Engeland en Frankrijk moeten naleven.

Vanaf 2006 moet ook het vrachtovervoer rendabel zijn, vermits de markt zal worden vrijgemaakt en wij het niet langer zullen kunnen ondersteunen.

U overdrijft, mijnheer Massin, wanneer u zegt dat de NMBS alleen nog maar met het financiële plaatje begaan is. Wanneer de NMBS met de andere spelers op de markt zal moeten concurreren, zullen de financiële doelstellingen onvermijdelijk op de voorgrond treden. De regering zal de overheidsinvesteringen structureel opvoeren tot 300 miljoen euro per jaar. Dat is niet niks. Wij hebben dit zo gewild en het resultaat mag

est responsable et nécessaire. Je mets l'accent sur le fait que l'Etat investit beaucoup plus et à ce moment, il faut quand même essayer de rectifier certaines choses. Ce n'est pas une obsession financière mais c'est vraiment nécessaire car autrement, nos efforts pour garantir le futur de cette entreprise sont remis en question. J'insiste là-dessus.

Lorsque l'entreprise a 10 milliards de dettes et que le gouvernement en reprend 7,4 milliards en lui demandant de trouver une solution pour le reste, il est logique que n'importe quel dirigeant de cette entreprise essaye de tout faire pour y arriver.

En ce qui concerne les 41 gares, je pense que la méthodologie a été trop brutale, M. Vinck l'a reconnu également. Entre-temps, les autorités locales des gares concernées ont été contactées par lettre le 17 août. A ce jour, un tiers des rencontres ont eu lieu. Les organisations syndicales ont été consultées ainsi que le Conseil consultatif des usagers. Le Comité de direction de la SNCB a demandé un rapport complet sur chacune des gares et sur chaque contact pris avec les autorités de manière à pouvoir décider en toute connaissance de cause. Le Comité consultatif a été informé le 10 septembre. Les contacts avec les organisations syndicales ont été maintenus.

Entre-temps, la SNCB recherche et met en place des alternatives au guichet pour la vente des titres de transport et l'information des voyageurs. Le Comité de direction va décider au cas par cas de la fermeture des guichets et de la date de cette fermeture en tenant compte des divers avis et examiner d'autres alternatives. On va tenir compte des informations préalables, de l'achat des titres de transport, de l'information en temps réel sur les changements de voies, du retard des trains, des correspondances, du confort d'attente des voyageurs et des personnes à mobilité réduite, de la sécurité lors de la traversée des voies, de l'avenir du bâtiment et du personnel employé.

En ce qui concerne Manage, par exemple, une visite avec le bourgmestre a eu lieu le 13 septembre 2004.

Normalement, il y aura une première information et pas nécessairement une décision, début octobre.

Malgré ce démarrage un peu trop brutal, la SNCB essaye de développer une méthode de concertation.

Mijnheer Mortelmans, ik begrijp de bekommernis van velen, maar wij moeten ook de feiten bekijken. Ik wil dat meer personen de mogelijkheid van openbaar transport via de trein krijgen. De financiële mogelijkheden zijn groot maar beperkt. De overheid besteedt 3 miljard euro, deels voor investeringen en deels voor de werking. Dat is een belangrijke investering, maar zij is nog altijd beperkt.

Zoals het er nu naar uitziet, zullen wij in 2004 een stijging van het aantal reizigers met 6% hebben. Dat is de hoogste stijging in de voorbije zeven tot acht jaar. Er zal een stijging van de inkomsten met 8% zijn, hoewel de tarieven niet buitenmatig zijn verhoogd. Er zijn dus 6% meer reizigers en 8% meer inkomsten. Dat is het bewijs dat een poging tot rationalisering kan werken, maar altijd met de functie van

er dan ook zijn: op het stuk van de kwaliteit kan ons openbaar vervoer de concurrentie aan. Het is evenwel de financiële structuur die het bedrijf in gevaar brengt. Als wij de toekomst van de NMBS veilig willen stellen, is het verantwoord en noodzakelijk gedurende enkele jaren meer aandacht aan de financiële doelstellingen te besteden.

Wat de 41 stations betreft is men al te drastisch te werk gegaan. Ondertussen werd er contact opgenomen met de plaatselijke besturen van de getroffen stations. Er werd overleg gepleegd met de vakbonden en met het Raadgevend comité voor de gebruikers. Het directiecomité van de NMBS heeft een volledig verslag voor elk van de stations gevraagd.

Ondertussen onderzoekt de NMBS welke mogelijkheden er buiten de loketten bestaan om vervoerbewijzen te verkopen en reizigers in te lichten.

Het directiecomité zal geval per geval beslissen of en wanneer de loketten gesloten worden. Normaal gesproken komt er begin oktober een eerste informatieronde. Mogelijk valt de beslissing pas later. De NMBS streeft naar beter overleg.

Je comprends les préoccupations de chacun mais il est des réalités que l'on ne peut ignorer. Mon but était d'attirer un maximum de personnes dans les trains. Le nombre de voyageurs a augmenté de six pour cent et les recettes, de huit pour cent, sans augmentation des tarifs. C'est la plus belle preuve de la réussite de notre stratégie. Je ne suis pas intéressé uniquement par l'augmentation du nombre de voyageurs et pas

het openbaar vervoer goed in het achterhoofd.

Ik ben dus zeer gevoelig voor de opmerking die is gemaakt. Ik wil voortdurend worden afgerekend op de cijfers van de evolutie. Ik heb dat ook de hele tijd tegen de NMBS gezegd. Een stijging van de inkomsten alleen interesseert mij niet. Een stijging van de reizigers alleen mag mij ook niet interesseren. Mij interesseert een stijging van de reizigers die ook iets meer inkomsten genereren. Als wij dat kunnen, zullen wij ook kunnen vernieuwen. Veel van onze huidige problemen hebben te maken met het feit dat veel van die stations zich lang in dezelfde situatie hebben bevonden. Als men niet voortdurend kan vernieuwen, komt men plots tot een situatie die niet meer is aangepast en moet men te drastische beslissingen nemen.

De NMBS moet in een situatie komen waarbij men door het financieel evenwicht voortdurend kan investeren in het product. Dat is op dit moment nog niet echt mogelijk. Men moet in een situatie komen waarbij de transportmaatschappij, die zal worden gecreëerd, ieder jaar een stukje heeft om te investeren in de verbetering van de dienstverlening. Vandaag is dat nauwelijks het geval. Daarom is er de nieuwe structuur: Infrabel beheert de nieuwe structuur verantwoordelijk voor Infrastructuur.

De nieuwe transportmaatschappij moet echter met de subsidies goed rond kunnen komen en kunnen vernieuwen in het product om meer reizigers en meer inkomsten te hebben. Nu komen wij nog te veel met negatieve maatregelen, bijvoorbeeld de afschaffing van het ene of de vermindering van het andere. Dat zal in de toekomst nog gebeuren. Wij zullen dingen die vroeger bestonden, moeten stopzetten. Men moet echter ook in het nieuws kunnen komen met een andere prijspolitiek en met nieuwe maatregelen, met verbeteringen. Ik hoop dat wij dat kunnen, want er zijn inderdaad nog problemen met het nieuwe systeem van ticketing. Daarnaast is de NMBS met het ticketingsysteem ver vooruit op zijn tijd. Als wij daarmee klaar zijn binnen één jaar, is dat een heel modern middel dat goed kan helpen.

Het zal immers de band vormen tussen de verkoop op locatie en de verkoop op de trein zelf. Samen met de elektronische identiteitskaart is dat een manier die de veiligheid – want veiligheid is zeer belangrijk – en de klantvriendelijkheid sterk verhoogt, want de klant zal veel gemakkelijker en flexibeler tickets kunnen kopen of kunnen tonen dat hij een abonnement heeft.

In deze overgangsperiode moeten wij een aantal moeilijke beslissingen nemen en kunnen wij nog onvoldoende vernieuwingen brengen, omdat er nog geen geld is. Maar wij zullen geleidelijk daartoe komen. Ik hoop dat ik daarmee de filosofie wat duidelijker heb gemaakt.

Wat Manage betreft, heb ik concreet geantwoord.

La SNCB m'a confirmé que chaque décision serait prise au cas par cas. C'est ce que M. Vinck lui-même a dit, sans même que je lui en parle. La manière dont les mesures ont été annoncées a peut-être été trop brusque, mais le mal étant fait, il faut rétablir les choses. Je pense que les contacts entre la SNCB et les autorités publiques permettront de rétablir le dialogue, sachant bien que, quelle que soit la teneur des réunions, aucune commune ne va applaudir. Dans deux

uniquement par la hausse des recettes, je cherche à combiner les deux. Si la SNCB atteint un équilibre financier, on pourra en effet à nouveau investir dans le produit et améliorer le service.

Pour l'instant, nous devons trop souvent encore nous résoudre à réduire ou à supprimer des services existants mais cela va changer. Je renvoie ici par exemple au système de billetterie qui a encore des ratés mais une fois qu'il aura fait ses maladies de jeunesse, nous aurons à notre disposition un système sûr et convivial très en avance sur son temps.

De heer Vinck heeft verklaard dat de NMBS geval per geval zal beslissen. Het nieuws werd inderdaad nogal stuntelig aangekondigd maar nu komt het erop aan de nodige klaarheid te scheppen en de betrekkingen

ou trois ans, avec les nouvelles méthodes, les nouvelles mesures, elles diront peut-être que c'était la bonne décision à prendre.

05.05 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, j'ajouterai quelques éléments de réflexion. D'une part, j'apprécie que ni la SNCB ni le Gouvernement ne cautionnent les propositions qui se trouvent dans l'étude; quoique j'imagine que l'étude a été commanditée par la SNCB. En effet, elle doit bien venir de quelque part. Je peux me réjouir aussi que tout cela soit discuté au niveau du gouvernement, ce à quoi nous tenions beaucoup au PS. Enfin, je dirais que c'est vrai qu'il y a des contacts avec les autorités locales: je l'ai dit à propos de ma région où ça avait commencé.

Je voudrais tout de même qu'on donne un peu de temps au temps. Trouver des solutions alternatives ou, disons, qui peuvent répondre à certaines objections et qui peuvent faire en sorte que la gare ne soit pas tout à fait vidée de toute personne responsable tout à coup, ça peut prendre un certain temps. Il faudrait donc que la SNCB soit consciente de cela et soit consciente que ce n'est pas un "niet" catégorique à tout, mais que trouver des solutions, ça peut prendre du temps.

Je voudrais dire aussi que vous avez bien répondu à propos des guichets mais pas tout à fait sur les 230 gares. On verra à terme.

05.06 Johan Vande Lanotte, ministre: À la vérité, il n'est pas question de fermer 230 gares.

05.07 Camille Dieu (PS): D'accord. Je voulais dire aussi que, par rapport à l'information, je trouve tout de même dommage que ça se soit passé comme ça. Vous dites que M. Vinck l'a regretté, c'est vrai, ainsi que M. Pardon dans la lettre qu'il m'a adressée. C'est quelque chose qui fait du tort, finalement, au gouvernement et à l'image de marque de la Belgique. C'est comme si tout le temps, quelque part, quelque chose n'allait pas, et je trouve ça déplorable. Il faudrait peut-être insister sur cet aspect des choses. Ce n'est pas que moi qui le dit: les organisations syndicales sont intervenues de la même façon avec les problèmes du personnel qui n'avaient rien à voir encore avec les guichets. C'est dommage. Merci en tout cas pour votre réponse. J'espère qu'on ira vers des solutions douces.

05.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Massin, en Argentine, toutes les gares d'une même ligne ont été reconverties notamment en commerces; de cette façon, elles sont restées ouvertes.

05.09 Camille Dieu (PS): Voilà une solution! Cela pourrait être fait du côté du Hainaut occidental!

05.10 Johan Vande Lanotte, ministre: A l'époque où j'en avais parlé, on hésitait. A présent que c'est une alternative, je constate qu'on n'est plus intéressé.

tussen de NMBS en de betrokken overheidsinstanties te herstellen. Het is trouwens mogelijk dat deze beslissing binnen twee of drie jaar wordt goedgekeurd.

05.05 Camille Dieu (PS): Op de eerste plaats wil ik onderstrepen dat de regering en de NMBS niet achter de voorstellen staan die thans ter studie voorliggen. Daarnaast is mijn fractie tevreden dat deze voorstellen in de regering besproken worden. Tot slot bevestig ik dat er met de lokale besturen overleg wordt gepleegd.

Er is echter tijd nodig om alternatieven te vinden en de NMBS moet hiervoor de nodige tijd vrijmaken.

Uw antwoord op mijn vraag over de lokettenkwestie stelt me wel tevreden, maar over de toekomst van de 230 stations was u minder duidelijk.

05.06 Minister Johan Vande Lanotte: Er is geen sprake van de sluiting van 230 stations.

05.07 Camille Dieu (PS): We betreuren de manier waarop de NMBS het nieuws naar buiten heeft gebracht.

05.08 Minister Johan Vande Lanotte: In Argentinië behield men alle stations op één en dezelfde lijn door ze tot handelszaken om te bouwen.

05.11 Camille Dieu (PS): Je voudrais ajouter que, pour ce qui concerne les deux gares de Frameries et Quévy que j'ai citées, il faudrait peut-être aussi contacter les autorités de l'autre côté de la frontière car le Conseil général du Nord vient de voter la remise en service, avec un nouveau matériel, de la liaison Maubeuge-Aulnoy-Mons qui passe par Quévy et Frameries. De l'autre côté de la frontière, on fait un effort pour relancer les choses en termes commercial et de voyageurs. Je pense que l'on a tout intérêt à avoir accès à Zaventem, si tant est que l'on garde quelque chose! Monsieur le ministre, je vous adresserai un courrier sur ce point précis.

05.11 Camille Dieu (PS): Wat de twee stations van Frameries en Quévy betreft, ware het wellicht opportuun de Franse overheid te contacteren vermits de Conseil régional du Nord onlangs de heringebruikname van de lijn Maubeuge-Aulnoye-Mons goedkeurde.

05.12 Eric Massin (PS): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie pour votre réponse. Effectivement, la solution réside peut-être dans le fait d'ouvrir des petites surfaces, pour autant qu'elles ne deviennent pas moyennes, auquel cas on pourrait rencontrer des difficultés avec un autre ministre!

05.13 Johan Vande Lanotte, ministre: Des propositions existent.

05.14 Eric Massin (PS): Je comprends bien la situation et vos explications. Qu'il y ait eu un problème de méthodologie reconnu par M. Vinck, je le comprends aussi, mais on avait un cadre. Je ne veux pas le beurre et l'argent du beurre, comprenez-moi bien! Mais lorsque l'on statue au cas par cas, on n'a pas de cadre sur lequel se baser.

05.14 Eric Massin (PS): Ik begrijp dat er een methodologisch probleem bestaat dat door de heer Vinck wordt erkend, maar er bestond een kader.

05.15 Johan Vande Lanotte, ministre: Comme cadre de référence, on parle de 25% des recettes.

05.16 Eric Massin (PS): Des aménagements peuvent être faits en disant, par exemple, que l'on va ouvrir deux heures par jour.

05.17 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est possible.

05.18 Eric Massin (PS): Vous avez dit que ces aménagements se font au cas par cas. Je n'ai pas de cadre par rapport à cela. Dès lors, les critiques se feront après. Quelque part, c'est peut-être vouloir le beurre et l'argent du beurre; c'est peut-être aussi une dilution des responsabilités, la SNCB considérant que les autorités locales ont marqué leur accord et les autorités locales estimant que c'est le résultat de l'appréciation du comité de gestion, du comité directeur de la SNCB. Finalement, vous vous retrouverez au parlement avec une série de questions de tout un chacun intéressé par un problème de sa propre région. On a quand même 41 gares; peut-être que 41 parlementaires, voire même plus, sont visés. Vous serez noyé dans les questions parce que l'on ne va peut-être pas s'y retrouver au cas par cas et que les autorités locales ne sont pas nécessairement non plus les parlementaires.

05.18 Eric Massin (PS): Als men ad hoc beslissingen neemt, kan men niet op een kader terugvallen. Het gaat toch om 41 stations!

05.19 Johan Vande Lanotte, ministre: (...)

05.20 Eric Massin (PS): Cela se fera au cas par cas, monsieur le ministre.

05.21 Johan Vande Lanotte, ministre: Cela m'étonnerait quand même!

05.21 **Minister Johan Vande Lanotte:** Om overbodige vragen te voorkomen zal ik in de toekomst antwoorden dat wij de stations

Je préviens tout le monde: lorsque l'on m'interrogera, je répondrai

qu'on les fermera, ce qui me permettra d'éviter déjà quelques questions!

05.22 Eric Massin (PS): Si ce n'est que je ne veux pas le beurre et l'argent du beurre, j'ai bien compris qu'il y avait des problèmes au niveau de la méthodologie. La seule satisfaction, en tout cas en l'état actuel des choses, c'est qu'une discussion s'instaure. Même si l'on ne dit pas que 200 gares seront fermées, ne s'agit-il pas d'un premier train de mesures que de fermer 41 gares et dire que l'on verra peut-être dans l'avenir s'il ne faut pas à nouveau procéder à une rentabilisation de ce côté-là? Malgré tout, je crois que l'on va dans le bon sens quand une discussion peut avoir lieu.

05.23 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de vice-eerste minister, ik dank u voor het antwoord.

Eigenlijk ben ik gematigd positief over uw verklaring, zeker wat betreft uw uitleg inzake de rentabiliteit van het binnenlands spoorvervoer en ook uw verklaring inzake de bruuske methodologie die gebruikt werd door de NMBS.

Ik vraag mij nu wel af wat het statuut nog is van die studie.

05.24 Minister Johan Vande Lanotte: Dat wordt allemaal nog onderzocht.

05.25 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Kunt u mij misschien zeggen wat de timing is?

05.26 Minister Johan Vande Lanotte: Volgende maand.

05.27 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik heb eerst horen spreken over begin september, dan over begin oktober.

05.28 Minister Johan Vande Lanotte: Men is aan dat onderzoek bezig. Ik geef het voorbeeld van Manage. Men zal eerst informatie geven aan het directiecomité. De meeste gesprekken hebben in september plaatsgevonden. Ik verwacht dus in de komende weken de eerste beslissingen.

U vroeg ook naar alternatieven. Welnu, er zijn op dit moment verkooppunten in ongeveer 2.000 krantenwinkels gestart.

05.29 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Maar dat is enkel voor een beperkt aantal...

05.30 Minister Johan Vande Lanotte: Het gaat over wat men het meest verkoopt. Sta me toe dat nader uit te leggen. Het aantal tickets dat in het station nog wordt verkocht, daalt dagelijks. Door de formules van Multi pass, Go pass en een aantal andere elementen, is het ticket eigenlijk bijna een uitstervend ras, als ik het zwaar overdreven formuleer. Er worden steeds meer andere producten verkocht. Des te meer accessibel die andere producten zijn, des te minder tickets worden er verkocht. In dat geval hebben we zelfs ook met de gebruiker een afspraak. De gebruiker heeft namelijk veel liever dat hij geen ticket moet kopen, als er een systeem bestaat om zo te betalen.

05.22 Eric Massin (PS): Ik heb begrepen dat er methodologische problemen zijn. Op dit ogenblik is het evenwel van fundamenteel belang dat een dialoog wordt aangegaan!

05.23 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La réponse du ministre ne m'encourage qu'à un optimisme modéré. Je comprends aussi que le statut d'un certain nombre de guichets soit encore à l'examen.

05.25 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Quand les décisions en la matière seront-elles prises?

05.28 Johan Vande Lanotte, ministre: Ces décisions seront prises dans les semaines à venir.

05.30 Johan Vande Lanotte, ministre: En ce qui concerne les possibilités alternatives de vente, je souhaite par ailleurs préciser que le billet classique tombe lentement en désuétude par rapport aux différents types de tarifs réduits tels que le Go-Pass.

05.31 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik dank u.

Ik kan uw redenering volgen wat de rationalisering betreft. Ik denk dat wij daar inderdaad naartoe moeten gaan. Dat mag natuurlijk niet ten koste van de reiziger gaan.

Ik kan ook uw redenering volgen inzake de stijging van het aantal reizigers. Ik merk zelf ook, elke keer bij het begin van het schooljaar en van het parlementair jaar, dat steeds meer reizigers de trein nemen. Dat is een goede evolutie die al een aantal jaren bezig is. Ik hoop alleen maar dat de maatregelen die nu genomen zouden worden, daaraan geen deuk toebrengen.

Wij zullen dus alleszins waakzaam blijven toekijken hoe die materie verder evolueert.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la situation financière de la SNCB" (n° 3558)

06 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiële toestand van de NMBS" (nr. 3558)

06.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, chers collègues, le CEO de la SNCB, M. Karel Vinck, a rappelé très récemment dans une longue interview que sans le respect par l'État de ses engagements, la situation financière de la SNCB ne pourrait pas être améliorée. Il a précisé pour rappel que sans reprise de la dette, il n'y a pas d'assainissement possible. Monsieur le vice-premier ministre, pouvez-vous me préciser quand le gouvernement concrétisera-t-il son engagement de reprendre la dette historique de la SNCB à hauteur de 7,4 milliards d'euros et selon quelle planification?

La loi de 1991 organise l'autonomie des entreprises publiques. Dans le cadre de cette autonomie et de ses responsabilités, le conseil d'administration de la SNCB avait appuyé la demande de l'administrateur délégué de majorer tous les tarifs de 2,5%. Les syndicats y étaient favorables. M. le vice-premier ministre peut-il m'indiquer comment il envisage l'autonomie de la SNCB dès l'instant où une telle décision du conseil d'administration est remise en cause par ses soins?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: La première question est simple: nous pensons que le 1^{er} janvier 2005, les conditions seront remplies pour la reprise de la dette de la SNCB. Il est plutôt cynique de le dire mais il fallait que le montant de la dette soit relativement bas. Il y avait plus de 7,4 milliards d'écart entre les 100% et ce qu'on avait.

05.31 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je rejoins le constat du ministre selon lequel le nombre de voyageurs continue à augmenter et je ne peux qu'espérer qu'aucune mesure ne sera prise au détriment de ces voyageurs. Nous resterons en tout cas très vigilants à cet égard.

06.01 François Bellot (MR): De heer Vinck herinnerde eraan dat, indien de overheid haar verbintenissen niet nakomt, de financiële toestand van de NMBS niet zal kunnen worden bijgestuurd. Hij stelde nogmaals dat een sanering zonder schuldovername onmogelijk is. Wanneer zal de regering haar belofte waarmaken om de historische schuld van de NMBS, ten bedrage van 7,4 miljard euro, over te nemen en volgens welke planning zal dit gebeuren? In hoeverre is de NMBS nog autonoom indien de beslissing van de Raad van Bestuur om de tarieven met 2,5 procent te verhogen ter discussie wordt gesteld?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte: Wij menen dat de voorwaarden voor de overname van de schuldenlast van de NMBS op 1 januari 2005 zullen zijn vervuld. Het klinkt wellicht cynisch, maar het bedrag van de schuldenlast moest relatief laag zijn. Er was meer dan 7,4 miljard verschil tussen de 100 procent en wat wij hadden.

06.03 François Bellot (MR): Vous voulez parler de la dette de l'État et des 100% du PIB.

06.03 François Bellot (MR): Bedoelt u de staatsschuld en de 100 procent van het BBP?

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Il faut que cette opération de reprise de la dette à hauteur de 7,4 milliards ne nous fasse pas dépasser les 100%. À ce niveau, il y a une bonne nouvelle: la dette fin 2003 a été réévaluée définitivement par l'Institut national des Comptes et a été calculée à 100% justes. Certains chiffres étaient plus élevés mais ce chiffre est moins élevé que prévu. Cela veut dire que la condition sera remplie au 1^{er} janvier et qu'on pourra reprendre la dette début 2005, ce qui se fera alors sous certaines conditions car reprendre une dette d'une telle ampleur n'est pas si évident techniquement pour la Trésorerie. Cela se fera début 2005 et le gouvernement n'aura plus aucune hésitation.

06.04 Minister Johan Vande Lanotte: De operatie waarbij wij 7,4 miljard schulden overnemen, mag ons de 100 procent niet doen overschrijden, met name het niveau dat wij eind 2003 bereikten en dat definitief door het Instituut voor de Nationale Rekeningen werd bevestigd.

Dans l'exécution des activités de service public, l'Etat paie - et la somme, je l'ai dit, n'est pas mince -, pour avoir un service. Dans les conditions du contrat de gestion, une clause stipule notamment l'évolution des tarifs. L'entreprise publique n'est donc pas autonome en ce qui concerne les tarifs. Elle est liée au montant payé par l'Etat. La question de savoir si oui ou non les prix peuvent augmenter figure dans le contrat de gestion.

De Staat betaalt om over een dienst te beschikken. Wat de tarieven betreft, is het openbaar bedrijf dus niet autonoom.

Ma politique est très claire à cet égard: je veux que les recettes augmentent plus que par le passé, et que le nombre de voyageurs augmente aussi. Je le répète: pour cette année, ce seront 6% de voyageurs et 8 % de recettes en plus. Et je pense que, parfois, nous nous sommes trompés sur l'impact des prix sur le voyageur. L'argument est toujours qu'à l'étranger, c'est plus cher. C'est vrai. Mais le voyageur en Belgique ne compte pas combien son voisin français paie; il va calculer ses frais lui-même: ou bien il prend sa voiture ou bien il prend le train. Même si ce n'est peut-être pas objectif, le prix qui est ressenti comme étant élevé ou pas, acceptable ou pas, est un élément de sa décision.

Het doel van mijn beleid is dat zowel de ontvangsten als het aantal reizigers toenemen. In 2004 steeg het aantal reizigers met 6% en stegen de inkomsten met 8%, het lijkt alsof we een evenwicht gevonden hebben. Voor de prijszetting moeten we niet alleen kijken naar wat buurlanden doen, maar moeten we ook aantrekkelijk zijn op gebied van alternatieve middelen voor de Belgische reiziger.

Je pense donc que c'est ainsi avec chaque commerce, pour ainsi dire. Si un magasin constate qu'il n'a pas suffisamment de recettes et décide d'augmenter ses prix, il risque de voir ses recettes diminuer. Il faut bien entendu trouver un équilibre. Pour cette année 2004, avec 6% de voyageurs et 8% de recettes en plus, il me semble que l'on a trouvé un équilibre.

We dringen er dus op aan bij de heer Vinck om de tariefverhoging die de ontvangsten moet doen stijgen, beperkt te houden.

J'ai dit à M. Vinck que, dans le futur, je suis convaincu qu'il faudra plus de recettes. Le seul moyen qui est, selon moi, le plus acceptable, serait qu'il y ait plus de voyageurs, sans augmentation de prix - à cause de l'index, entre autres. Je pense que tout cela est hautement politique; pas au sens de la grande politique, mais c'est la décision que le gouvernement doit prendre: veut-il insister pour qu'il y ait plus de voyageurs, en pensant aux contraintes écologiques? Est-ce qu'on le veut ou non?

Cela signifie que si nous insistons auprès de M. Vinck afin que les tarifs n'augmentent pas sensiblement et que nous voulons à tout prix davantage de recettes, à un certain moment il pourra prétendre que, pour y arriver, soit la SNCB augmente les prix, soit l'Etat paie plus. C'est logique, mais nous n'en sommes pas encore là, car cette

année, je le répète, nous avons fait ce qu'il fallait.

Selon moi, telle est la discussion. Faisons en sorte que le train reste concurrentiel! Or, nous prenons progressivement des parts de marché. Depuis quelques années, l'usage du train évolue plus rapidement que celui de la voiture. Au niveau écologique, c'est une nécessité. C'est aussi mon objectif principal.

D'ailleurs, une discussion a eu lieu à ce sujet. En effet, une tension est nécessaire et avantageuse entre le ministre de tutelle et le gestionnaire. Si ce n'est pas le cas, l'un des deux est trop faible. Mais la tension doit être productive. Jusqu'à présent, elle l'a été et si nous restons raisonnables, elle continuera à l'être. En l'absence de tension, cela signifie que l'un des deux ne fait pas très bien son boulot!

06.05 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, si le dossier DHL est fonction de l'intensité de la tension, ce sera un bon dossier!

Eu égard au point relatif à la tarification – c'est une suggestion pour la SNCB -, étant donné la croissance importante des coûts des carburants, pourquoi la SNCB ne se lancerait-elle pas maintenant dans une campagne de promotion arguant que les tarifs du transport en train sont demeurés inchangés alors que le coût de la voiture a certainement augmenté d'1 FB par kilomètre.

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce serait effectivement un bon slogan publicitaire, mais je ne l'ai pas autorisé!

En effet, chaque utilisateur est responsable de ses choix. Le calcul n'est pas objectif. Si vous procédez au calcul comparatif entre la voiture et le train, la voiture se révélera toujours plus chère.

06.07 François Bellot (MR): Le problème, c'est que le coût de la voiture se perçoit uniquement au niveau du plein de carburant!

06.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Si l'augmentation des carburants est plus rapide par rapport au prix du train, cela apporte un peu de changement dans les habitudes et l'augmentation du nombre de voyageurs de l'ordre de 6% résulte de cette estimation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la sélection des membres du personnel de la SNCB candidats dans le cadre du projet de carte d'identité électronique" (n° 3559)

07 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de selectie van NMBS-personeelsleden die bereid zijn aan het project tot invoering van de elektronische identiteitskaart mee te werken" (nr. 3559)

07.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, des agents de la SNCB, de La Poste, de Belgacom et de BIAC ont été invités à poser leur candidature pour être détachés dans les communes et participer ainsi au lancement de la carte d'identité électronique.

Il apparaît que des listes d'agents sélectionnés parmi les entreprises publiques de La Poste, de Belgacom et de BIAC ont été transmises

07.01 François Bellot (MR): Betreffende de invoering van de elektronische identiteitskaart blijkt dat er al lijsten van bij de openbare instellingen de Post, Belgacom en BIAC geselecteerde ambtenaren aan de gemeenten werden bezorgd voor de selectieprocedure

aux communes avant que la sélection ne soit entièrement finalisée pour les candidats issus de la SNCB via le Selor.

Pouvez-vous confirmer cette information? Dans l'affirmative, la procédure n'est-elle pas entachée d'une irrégularité majeure pouvant entraîner son annulation? Quelles mesures comptez-vous prendre pour rectifier et corriger cette omission de transmission des lauréats de la SNCB si cette information était confirmée?

Par ailleurs, il semblerait que la gestion de ces matières au sein de la SNCB soit relativement folklorique. Je vous citerai deux exemples pour étayer mes propos. Le cas de deux agents de la SNCB, un dont la fonction est prévue au cadre et un autre qui est hors cadre et qui se trouve en surnombre à l'endroit où il travaille. Ces deux agents qui ont la même qualification ont tous deux réussi la sélection. L'agent inscrit au cadre a été informé qu'il pouvait postuler et l'autre agent qui risque toujours d'être muté si la direction du personnel jugeait que le hors cadre n'est plus justifié a été informé que la SNCB n'acceptait pas son départ. Cette situation me semble quelque peu paradoxale.

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, ce qui est gênant, c'est que les parlementaires, en général, sont toujours mieux informés que le ministre. C'est vrai car les gens réclament d'abord des explications auprès de leurs représentants. Cela me pose problème lorsque je dois répondre à quelqu'un qui connaît mieux la situation sur place que moi.

L'appel aux candidatures a été fait par une circulaire, ce qui n'appelle pas de critique sur la méthodologie utilisée. Le personnel doit le savoir.

Il est exact qu'on a prévu que l'agent devrait être :

1. "disponible par suppression d'emploi"; vous savez que chaque mot compte à la SNCB, que dans les statuts chaque mot a son sens, mais ceci ne signifie pas "surnombre", ce qui tombe dans une autre catégorie.
2. "remplaçable par un agent disponible par suppression d'emploi", sachant que quelqu'un de disponible peut remplacer un autre agent suivant les règles de mutation spécifiques et après réussite d'un examen au Selor.

Etre "disponible" ou "remplaçable" relève d'une évaluation assez individuelle. La SNCB a fixé des catégories globales permettant de chercher des solutions pour les cas individuels. Si on avait été plus clair dans les conditions, beaucoup moins de gens auraient pu participer aux examens. Maintenant, la SNCB est allée plus loin, ce qui laisse plus de possibilités de jugement.

En principe, la SNCB ne s'oppose pas à un transfert mais il est bien clair - connaissant le fonctionnement de ce genre de grande entreprise - que le directeur sur place va tout faire pour garder quelqu'un ou va le remplacer par un autre agent qu'il connaît. C'est la réalité.

Je pense qu'on peut défendre cette option, avec ses désavantages, car beaucoup de gens peuvent participer aux examens et sélections du Selor. Ensuite, la SNCB doit trouver des solutions, mais ça laisse un peu plus de marge. Est-ce que ça ouvre un peu plus de

via Selor van kandidaten bij de NMBS helemaal rond was.

Dreigt die procedure niet te worden geannuleerd ten gevolge van een ernstige onregelmatigheid?

Welke maatregelen overweegt u om het niet-overzenden van de namen van de laureaten van de NMBS vooralsnog goed te maken?

Overigens wordt deze materie bij de NMBS blijkbaar nogal stuntelig aangepakt.

07.02 Minister Johan Vande Lanotte: De oproep tot kandidaatstelling gebeurde door middel van een rondzendbrief.

Wij hebben bepaald dat de ambtenaar "ter beschikking gesteld wegens ambtsopheffing" zou moeten zijn (wat niet hetzelfde betekent als "overtalig") en "door een ambtenaar die wegens ambtsopheffing ter beschikking is gesteld vervangbaar" zou moeten zijn. Iemand die ter beschikking is gesteld, kan namelijk een andere ambtenaar vervangen, op voorwaarde dat de specifieke mutatieregels worden geëerbiedigd en mits hij voor een examen bij Selor is geslaagd.

In principe is de NMBS niet tegen een overplaatsing gekant.

Ondanks de nadelen die eraan zijn verbonden, kan men die optie verdedigen door te stellen dat heel wat mensen aan de examens en selectieproeven van Selor kunnen deelnemen. Vervolgens moet de NMBS oplossingen zoeken.

De NMBS dient oplossingen te zoeken en ik erken dat zij dat op een minder willekeurige manier kan doen. Ik wil erop wijzen dat de NMBS en de vakbonden niet hadden verwacht dat zich zoveel

possibilités d'arbitraire? Oui, je le reconnais, mais, avec ça, on a fait plus que prévu. La SNCB pensait qu'il y aurait très peu de candidats. Ça ne s'est pas vérifié: il y a eu beaucoup plus de candidats. La SNCB et les syndicats pensaient qu'il y aurait peut-être dix personnes intéressées; ils ont sous-estimé ce chiffre.

Peut-être que, la SNCB étant en pleine transformation, beaucoup de gens se disent qu'aller travailler à la commune, ça n'est pas mauvais non plus, alors qu'à la SNCB, ça change tout le temps. Il n'est pas exclu que ça ait eu son influence.

De toute façon, cette ouverture a fait qu'il y a eu plus de candidats et que la sélection se fera peut-être mieux.

Reste le fait qu'il y a un problème concernant les examens de sélection du Selor, notamment au niveau de la qualité: ou bien les questions sont trop difficiles, ou bien les gens n'ont pas les connaissances nécessaires, mais il y a quand même un nombre assez élevé d'échecs dans ces sélections. Il y a beaucoup de gens intéressés, mais peu d'entre eux réussissent.

07.03 François Bellot (MR): Monsieur le président, je pense que si une telle opération devait être renouvelée à l'avenir, il y aurait des recommandations à faire. Chez Belgacom, apparemment, les choses se déroulent sans heurts. À la SNCB, on a laissé s'inscrire des agents qui se sont préparés, qui se sont documentés, qui ont parfois sacrifié leurs vacances ou une partie de leurs vacances pour étudier. Quand ils ont réussi, on leur a dit, par exemple, qu'il n'était pas question de perdre des sous-chefs de gare. Pourquoi ne pas avoir précisé dès le départ les catégories d'agents que la SNCB ne voulait pas voir partir? Je pense que c'est une suggestion dont il faudrait tenir compte pour l'avenir.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

08 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fourniture d'électricité à la SNCB: mise en concurrence" (n° 3560)

08 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de levering van elektriciteit aan de NMBS: mededinging" (nr. 3560)

08.01 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous avais adressé cette question qui concerne la problématique de la fourniture d'électricité à la SNCB en automne 2003 mais, à l'époque, c'est votre collègue, la ministre de l'Economie, qui m'avait répondu.

Il apparaît que l'appel public de fourniture d'électricité pour la SNCB n'ait pas abouti à une réduction de la facture énergétique, bien au contraire, puisque le résultat d'exploitation de transport s'est dégradé notamment à cause de l'accroissement de la facture énergétique. C'est d'ailleurs cet accroissement de la facture de fourniture d'électricité qui entraîne la réduction du bénéfice d'exploitation de l'activité de transport.

Dans le cadre de cet appel à la concurrence, Electrabel a remporté le marché. A l'époque, j'avais signalé à la ministre que deux marques d'intérêt avaient été exprimées lors de l'appel européen, à savoir par

kandidaten zouden aanbieden. Het grote aantal kandidaten zal de selectie wellicht ten goede komen.

Toch doet de kwaliteit van de selectieproeven bij Selor nog problemen rijzen. Het slaagpercentage is namelijk erg laag.

07.03 François Bellot (MR): Als er in de toekomst nog eens zo'n operatie komt zal de NMBS de zaken totaal anders moeten aanpakken. Bij Belgacom loopt alles van een leien dakje. Waarom heeft de NMBS bij het begin van de operatie niet meegedeeld welke personeelscategorieën het bedrijf niet mochten verlaten?

08.01 François Bellot (MR): De openbare offerteaanvraag voor de levering van elektriciteit aan de NMBS heeft niet geleid tot minder energiekosten, wel integendeel. De twee ondernemingen die op Europees niveau interesse betoonden, nl. Electrabel en EDF, behoren tot dezelfde financiële groep. EDF heeft zich teruggetrokken in het voordeel van Electrabel dat de opdracht in de wacht heeft gesleept. Van een echte mededinging was er dan ook geen sprake.

Welke maatregelen wil u treffen

Electrabel et EDF. Vous ne serez pas surpris si je vous dis que l'absence d'une concurrence réelle entre les deux sociétés a sans doute abouti à l'accroissement du coût puisque seule Electrabel a déposé un prix, EDF se désistant vraisemblablement car les deux entreprises sont filiales du même groupe financier.

Monsieur le vice-premier ministre, pouvez-vous indiquer quelles dispositions vous comptez prendre pour ouvrir réellement ce marché de l'électricité à d'autres fournisseurs?

La SNCB ne devrait-elle pas investir dans des centrales de co-génération, notamment à proximité des centres urbains, là où des besoins en fourniture électrique mais aussi en chaleur pourraient être combinés?

Enfin, comptez-vous exercer vos prérogatives de tutelle pour inciter la SNCB à étudier ces projets?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, pour répondre à la première question très générale de savoir ce qu'on peut faire pour que la concurrence s'organise, j'estime que les transports entre les pays sont très importants. Il arrive que le potentiel de concurrence existe mais que le produit ne sache pas arriver sur l'autre marché. Imaginons des entreprises vendant des biscuits chez nous et des entreprises vendant des biscuits en France. Si aucun camion ne peut transférer les biscuits de la France vers la Belgique, le producteur de biscuits belges pourra fixer son prix comme il l'entend.

La meilleure illustration est la réaction d'Electrabel quand on a annoncé qu'on allait changer de fournisseur. Il faut savoir que cela signifiait pour cette entreprise la perte de son plus gros client. Elle a répondu qu'il n'y avait pas de problème, qu'elle avait d'autres clients qui pouvaient payer plus. C'est la preuve qu'il n'y a pas de concurrence! Si une entreprise peut se permettre de perdre son plus gros client et faire payer plus à d'autres, cela signifie que ces clients n'ont pas le choix. Cette entreprise ne s'inquiète pas car le gros client ne peut aller ailleurs et qu'elle peut demander un prix plus élevé aux autres.

Par conséquent, j'estime que le transport est un élément très important. La capacité en électricité de nos voisins est suffisamment grande pour avoir une concurrence. Le problème est qu'elle ne peut parvenir jusqu'à nous!

Le gouvernement a décidé d'utiliser le mécanisme de vente aux enchères et de faire en sorte que la production ne soit pas dans les mains d'une seule entreprise.

En ce qui concerne la SNCB, je ne pense pas que la SNCB doit investir elle-même là-dedans. Je vais expliquer pourquoi on est ferme. Avec la dette qu'elle a, la SNCB ne peut pas se permettre d'investir dans une activité qui ne fait pas partie de son "core business transport". Il faut trouver des partenaires qui investissent, des producteurs d'électricité qui ont la capacité d'augmenter leur dette en investissant. Avec une dette d'environ 2,6 milliards d'euros, ce n'est pas le moment pour la SNCB d'investir. C'est peut-être malheureux mais ce n'est pas le moment.

om deze opdracht echt voor andere leveranciers open te stellen?

Zou de NMBS niet moeten investeren in centrales die werken op warmtekrachtkoppeling?

Zal u vanuit uw positie van toezichhoudende overheid de NMBS aanmanen dergelijke projecten te bestuderen?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte: Soms is mededinging in theorie mogelijk, maar kan het product niet op de eindbestemming afgeleverd worden. Zo is er in de ons omringende landen voldoende elektriciteit aanwezig om mededinging mogelijk te maken, maar het probleem is dat ze ons niet kan bereiken.

De regering heeft beslist gebruik te maken van de techniek van verkoop bij opbod en ervoor te zorgen dat de productie niet in de handen van een enkele onderneming terecht komt.

Gelet op haar schuldenberg kan de NMBS het zich niet veroorloven zelf in warmtekrachtkoppeling te investeren. We moeten uitkijken naar elektriciteitsproducenten die dat wel kunnen en daarbij nog nieuwe schulden kunnen maken ook.

Ik heb het dossier bij de regering ingediend. Ik verwacht dat ze in de regeringsverklaring van 12 oktober eerstkomend een duidelijk standpunt zal innemen. Vervolgens zullen we met de NMBS onderhandelingen aanknopen om na te gaan hoe het verder moet.

D'autres entreprises peuvent faire une ou plusieurs centrales de co-génération, situées non loin de l'industrie ou des centres urbains. Les centrales de co-génération produisent de la vapeur, de la chaleur qu'elles doivent pouvoir livrer. La livraison de chaleur s'effectue soit à l'industrie non lointaine soit, par exemple, à des hôpitaux, consommateurs de chaleur les plus importants probablement dans cette situation.

Comment va-t-on inciter la SNCB à agir ainsi? D'abord, celle-ci n'est pas contre le fait. Mais, ce n'est pas très confortable pour une entreprise comme la SNCB de devoir discuter de manière conflictuelle avec son fournisseur en électricité. D'un autre côté, la SNCB veut également un prix moins élevé de son électricité.

J'ai déposé le dossier auprès du gouvernement. Je m'attends à ce que ce dernier prenne clairement position dans la déclaration gouvernementale du 12 octobre prochain. Quand nous aurons pris position, nous discuterons avec la SNCB pour examiner la façon de faire avancer les choses.

Il faut noter que les producteurs d'électricité qui ont une livraison garantie avec la SNCB pour une certaine période peuvent aussi livrer d'autres clients. Je ne demande pas qu'ils se limitent à la SNCB. D'autres entreprises seront certainement intéressées de suivre cette voie.

08.03 François Bellot (MR): Monsieur le président, je tiens à remercier le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, lorsque l'on considère les tarifs appliqués par la SNCB, il n'est pas possible d'ignorer que simultanément certaines industries avaient fait appel à la concurrence. Je pense d'ailleurs que c'est ce qui avait incité M. Vinck à suggérer l'appel à la concurrence. Ainsi, lorsqu'il avait d'autres fonctions chez UMICORE, il avait obtenu un abaissement significatif du coût de fourniture d'électricité. Il est un peu étonnant que la SNCB n'ait pas pu profiter d'une telle diminution. Il existe peut-être des raisons techniques. Ainsi, comme cela a été avancé à une certaine époque, la SNCB serait un consommateur de pointe au moment où il y a déjà une forte demande, c'est-à-dire le matin lorsque les gens arrivent au bureau et le soir lorsqu'ils rentrent à la maison. Peut-être faudrait-il tenir compte de toutes les données et procéder à une interprétation. Toujours est-il que l'explication, donnée par les producteurs d'électricité pour justifier que la note est plus importante pour la SNCB que pour l'industrie, ne me satisfait pas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le calcul des primes des conducteurs de train" (n° 3613)

09 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de berekening van de premies van de treinbestuurders" (nr. 3613)

09.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, voici une question plus régionale. Les conducteurs de trains du dépôt de Namur se sont mis récemment en grève pour protester contre la

08.03 François Bellot (MR): De NMBS heeft de marktomstandigheden niet op dezelfde manier als andere ondernemingen kunnen uitspelen. Hiervoor werden technische verklaringen geopperd. De NMBS zou een verbruiker in de piekperiode zijn, maar deze door de producenten van elektriciteit opgegeven verklaring bevalt mij niet.

09.01 François Bellot (MR): De treinbestuurders van Namen zijn in staking gegaan omdat hun

diminution de leur prime de rentabilité de 15 à 30 euros par mois. Il semblerait que la diminution du montant des primes trouve son origine dans une nouvelle méthode de calcul selon des critères différents.

Monsieur le ministre, voici mes questions.

Pourriez-vous me donner des précisions sur le nombre de critères entrant en ligne de compte pour la détermination de ces primes, leur poids respectif et le détail de ces différents critères?

Pour quelle raison précisément les conducteurs du dépôt de Namur ont-ils constaté une diminution des primes?

Les conducteurs indiquent avoir une charge de travail plus importante qu'antérieurement, puisque pour assurer les mêmes charges de travail, le nombre de personnes est passé de 216 à 197. Est-ce exact?

Enfin, le nouveau calcul des primes concerne-t-il aussi d'autres agents que les conducteurs de trains?

rentabilitésprémies met 15 à 30 euro per maand gedaald zijn. Deze daling zou het gevolg van een nieuwe berekeningswijze zijn volgens andere criteria.

Volgens welke criteria worden deze premies vastgesteld? Kan u ze nauwkeurig opgeven? Waarom hebben de bestuurders van Namen een daling van hun premies vastgesteld? Deze bestuurders klagen over een verhoogde werkdruk, aangezien het aantal personeelsleden van 216 tot 197 is gedaald. Klopt dat? Geldt de nieuwe berekeningswijze van de premies nog voor andere personeelsleden dan de treinbestuurders?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, j'ai une réponse que je ne comprends pas mais je vais vous la lire.

09.02 Minister Johan Vande Lanotte: Ik begrijp het antwoord niet, maar ik zal het voorlezen.

09.03 François Bellot (MR): Puis-je vous inviter à me remettre la copie? Je plancherai dessus pendant la nuit.

09.03 François Bellot (MR): U mag het mij op papier geven.

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre: De fait, c'est impossible de bien vous expliquer. On y parle de $Th \times T \times K1 \times K2$. Le terme K1 représente la composante de K1-interrogation, K1-ligne, K1-matériel, K1-réglémentation et K1-langue. Ensuite vient l'explication sur les termes K2, T, Th et P. Je vous transmettrai la copie de la réponse. L'important est qu'ils affirment qu'aucune modification structurelle n'est intervenue.

09.04 Minister Johan Vande Lanotte: Het is inderdaad onmogelijk om het goed uit te leggen. Ik zal u een kopie bezorgen. Het is belangrijk dat er geen enkele structurele wijziging werd aangebracht.

Par rapport aux autres catégories, le calcul des primes du personnel est différent pour le personnel roulant en raison des spécificités des prestations. Ce calcul est en application depuis 1998. On tient compte des capacités individuelles de l'agent et du résultat global.

Met het oog op het specifiek karakter van de prestaties worden de premies van het rijdend personeel op een andere manier berekend dan die van de andere personeelscategorieën. Die methode wordt al sedert 1998 toegepast en er wordt rekening gehouden met de bekwaamheid van het personeelslid evenals met het algemeen resultaat.

Le système de calcul est donc resté le même. Par contre, certains facteurs qui ne sont pas liés aux prestations individuelles évoluent. Le K2 notamment correspond au coefficient professionnel collectif qui est le produit des facteurs suivants: K2-productivité – facteur qui prend en compte la productivité de la société –, k2-régularité – qui prend en compte la régularité du trafic ferroviaire – et une série de facteurs qui tiennent compte du niveau de difficulté des tâches à exécuter et des kilomètres parcourus. Il est évident que ces facteurs varient.

De berekeningsmethode is dezelfde gebleven. Bepaalde factoren daarentegen evolueren, zoals de collectieve beroepscoëfficiënt die het product is van de productiviteit van de maatschappij, de regelmaat van het verkeer, de moeilijkheid van de uit te voeren taken en de

La diminution du montant octroyé est due, dans la plupart des cas, à la réduction du facteur K1-ligne – la connaissance des lignes. C'est la réduction du nombre de kilomètres qui a entraîné la diminution de ce facteur. Il me semble qu'une erreur s'est glissée dans la réponse. Pour moi, il s'agit du K2 mais il faut vérifier. De toute façon, c'est la diminution du nombre de kilomètres parcourus qui, globalement, serait la cause des diminutions des primes, sans que la méthode de

calcul n'ait changé.

Les cadres du personnel de conduite ont évolué – les chiffres sont dans la réponse écrite. On constate une diminution d'environ 20 personnes. C'est cette évolution de la charge de travail à assurer dans le dépôt qui explique une variation. En effet, si moins de gens effectuent la même tâche, la productivité augmente, par conséquent, les primes augmentent aussi.

Il est donc important de noter que la réduction de travail utilisée pour définir le cadre est due à une rationalisation du service "marchandises" assuré par le dépôt.

En conclusion, il n'y a pas de changement dans les mécanismes de calcul. Néanmoins, les éléments évoluent, sans être nécessairement liés à la prestation de l'intéressé mais par exemple à la productivité de la société elle-même. Il est donc possible que les gens reçoivent une autre prime, en appliquant le même mécanisme.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La parole est maintenant à M. De Padt pour sa question. Si personne ne s'y oppose, je regrouperai ses questions car il doit se rendre dans une autre commission.

10 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van de NMBS" (nr. 3609)**

10 **Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avenir de la SNCB" (n° 3609)**

10.01 **Guido De Padt (VLD)**: Mijnheer de minister, hoewel we uit uw antwoorden op voorgaande vragen reeds een en ander hebben geleerd over uw visie op de toekomst van de NMBS, heb ik de indruk dat er nog vele vragen open blijven. Deze vraag heb ik gebaseerd op de persberichten de voorbije weken over een studie die in opdracht van de NMBS werd uitgevoerd. Hieruit zou blijken dat de NMBS niet klaar zou zijn voor de onafwendbare liberalisering. De liberalisering van het vrachtvervoer zal in 2006 reeds een feit zijn. De rest zal later volgen. Volgens de persberichten zou het zelfs mogelijk zijn dat een concurrent die gebruikmaakt van ons spoorweginet, 30 tot 40% goedkoper is.

Deze namiddag werd er ook reeds op gewezen dat 200 van de 530 Belgische stations slechts 2,8% van de reizigers bedienen. Hieruit zou men kunnen afleiden dat die stations misschien zouden kunnen gesloten worden of dat toch minstens de bediening aan de loketten zou worden stopgezet. Voorts zou zo'n 20% van de reizigers tussen de 10 grootste steden sporen. De NMBS zou een aantal financiële scenario's opgezet hebben, waaruit moet blijken dat in de toekomst enkel nog het verkeer tussen de steden en van de stad naar de rand zou gewaarborgd worden. Zelfs de extra treinen tijdens de piekuren zouden geschrapt worden. Voorts wordt in de pers vermeld dat het gewestelijk expressnet in het gedrang zou komen en dat het totaal onbetaalbaar zou zijn om het huidige aanbod te handhaven.

Ik wens daar nog iets aan toe te voegen. Uit mijn gesprekken met lagere personeelsleden heb ik de indruk gekregen dat het personeel

afgelegde kilometers.

De daling van het toegekende bedrag is dus te wijten aan de daling van de factor 'aantal afgelegde kilometers', zonder dat de berekeningsmethode is veranderd.

Het personeelsbestand van de bestuurders is met ongeveer 20 mensen gedaald. Die evolutie van de werklast verklaart de daling van de premie.

Zonder wijziging van de berekeningsmethode is het dus mogelijk dat de mensen een andere premie krijgen.

10.01 **Guido De Padt (VLD)**: Une étude de la SNCB révèle que la société des chemins de fer n'est pas prête pour la libéralisation en 2006. Notre société coûte beaucoup trop cher pour pouvoir faire face à la concurrence et elle devra réduire son offre. Elle ne conserverait que le transport entre les villes et de la ville vers la périphérie. Il n'y aura même plus d'argent pour le RER et les trains supplémentaires aux heures de pointe.

La restructuration juridique est source de nervosité et de démotivation parmi le personnel de la SNCB. L'incertitude concernant l'avenir n'y est évidemment pas étrangère. La direction de la société de chemins de fer doit donc communiquer beaucoup plus ouvertement. Qui prendra en charge les 1.500 personnes excédentaires?

ten zeerste ongerust is en dat er sprake is van demotivatie. Dat zou vooral te maken hebben met het gebrek aan communicatie over het lot dat die personeelsleden zal worden toebedeeld. U weet immers beter dan ik dat er vanaf einde volgende maand een juridische opsplitsing zal zijn tussen Infrabel, de NMBS holding en de toekomstige vervoersmaatschappij NMBS. De meeste personeelsleden lijken nog niet goed te weten aan welke maatschappij zij zullen toebedeeld worden.

Bovendien weten de zowat 1.500 à 1.600 “poolisten” of de overtallige personeelsleden die momenteel nog geen enkele bestemming hebben en waarvan wordt beweerd dat ze op de betaalrol van de holding blijven, nog steeds niet wie de loonlast ervan in de toekomst op zich zal nemen. Zij hebben hic et nunc nog geen zicht op de effectieve invulling van de prestaties. Wie zal die last blijven betalen? Ik ben alleszins van oordeel dat de overheid hier een taak heeft: zij kan de 1.500 tot 1.600 betrokkenen die zonder werk dreigen te vallen en in de grootste onzekerheid leven, niet zomaar laten afdanken, maar moet zorgen voor opvang.

Vandaar dat ik alleszins een aantal vragen over de studie heb. Ik ben van oordeel dat de leden van de commissie voor de Infrastructuur zicht zouden moeten hebben op de inhoud van de studie. Wanneer men vaststelt dat de studie in de kranten verschijnt, dan moet er toch een lek geweest zijn vanuit de NMBS zelf minstens naar de kranten. Ik heb reeds in mijn vraag aangegeven dat volgens mij het argument bedrijfsgeheimhouding hier niet opgaat, en niet alleen omdat wijzelf toch al gebonden zijn aan de geheimhoudingsplicht.

Kan de inhoud van die studie worden toegelicht? Ik zeg niet dat dat vandaag moet gebeuren, maar het zou misschien goed zijn, mijnheer de voorzitter, gelet op het feit dat men hier toch te doen heeft met een spoorwegmaatschappij die ongeveer 40.000 mensen tewerkstelt, om de directie van de NMBS hier zelf eens haar visie op de toekomst van de spoorwegmaatschappij te laten weergeven. Dat is in het verleden nog gebeurd voor andere overheidsbedrijven. Terzelfder tijd zou een toelichting kunnen worden gegeven bij de besparingsmaatregelen die men eventueel overweegt.

Ten vierde, heeft de minister er weet van – en wellicht is dat allemaal niet zo simpel – dat reeds andere vervoermaatschappijen zich klaar zouden stomen om de Belgische markt te bespelen? Zo ja, over welke maatschappijen gaat het?

10.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik ben het in ruime mate eens met de vraagsteller. Ik heb er geen probleem mee om de studie ter beschikking te stellen van de leden. Het principe moet zijn dat als een studie in de krant verschijnt, men erover moet kunnen spreken. Wees echter gerust, meestal lees ik dat samen met u in de krant. We zitten op hetzelfde niveau. Ik heb de studie ook gevraagd en ik heb ze gelezen.

Het lijkt mij goed om de studie toe te lichten. De studie had niet de bedoeling om te bepalen welke stations we moeten sluiten. De studie had wel de bedoeling om duidelijk de trafiek te bepalen en de inkomsten te situeren. Ik denk dat de aanbevelingen zullen worden gebruikt. Men gaat dit op een of andere manier moeten toepassen. Men zal moeten nagaan waar er moet worden geïnvesteerd.

Le ministre peut-il communiquer l'étude aux membres de la commission des Entreprises publiques et discuter du contenu? Peut-il nous fournir des précisions sur les mesures d'économie qui sont déjà en préparation? Le ministre est-il informé que d'autres sociétés de transport se préparent déjà à entrer sur le marché belge?

10.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je partage dans une large mesure l'avis de M. De Padt. Je ne vois aucun inconvénient à communiquer l'étude à la commission. Ce qui paraît dans les journaux doit pouvoir être discuté. Le plus souvent, c'est d'abord par la voie de la presse que je prends connaissance en premier lieu de ce type de document.

L'étude ne visait pas à déterminer

Mijnheer de voorzitter, als u een hoorzitting wil houden met de mensen die deze studie hebben gemaakt, heb ik daar geen probleem mee. Ik weet zelfs niet wie deze studie heeft uitgevoerd. Ik denk dat veel is gebeurd binnen de NMBS. Laten we echter duidelijk zijn: dit document bevat geen aanbevelingen om stations te sluiten. Het is wel een onderzoek over de opbrengsten, al was het maar om te weten wat men aan de Staat moet vragen aan subsidies.

Op dit moment denken wij niet dat er zich maatschappijen aan het voorbereiden zijn om actief te worden op de markt van het binnenlands reizigersverkeer. Er zijn concurrerende maatschappijen op het vlak van de trafiek. De cargomaatschappijen hebben het in een klein land als België niet gemakkelijk om de concurrentie aan te gaan. Trafiek van Antwerpen naar Lyon gaat slechts voor een heel klein stukje over België. Wij gaan ervoor moeten zorgen dat de Belgische spoorwegen allianties aangaan zodat we samen grote afstanden kunnen overbruggen.

Als de Belgische spoorwegen zich op het vlak van de cargo enkel gaan concentreren op het stukje België dan zijn ze verloren. Op dat moment leveren zij enkel de eerste of de laatste 60 kilometer aan terwijl de rest - misschien 500 of 600 kilometer - veel belangrijker is voor de prijsvorming. Hoe vlug die concurrentie er zal komen en hoe scherp die zal zijn, weet ik niet. Ik denk dat we prospectief te werk moeten gaan. Wij moeten ervoor zorgen dat wij zo vlug mogelijk samenwerkingsverbanden tot stand brengen die commercieel werken. Ondanks de prijsstijgingen in de cargo is het volume gestegen. Wij dachten dat het volume de eerste twee jaar zou dalen, maar dit is niet gebeurd. De verkeersdrukte zorgt op dat vlak voor mogelijkheden. Volgens mij is er sprake van een stijging met zo'n 6 à 8% maar ik ken het cijfer niet uit mijn hoofd. Ik krijg maandelijks een rapport en daaruit blijkt dat het volume stijgt. Ik let vooral op de toename van het volume. Ik weet dat de prijzen verhoogd zijn waardoor de inkomsten zullen zijn toegenomen. We weten ook dat we in de afdeling cargo dit jaar nog niet uit de rode cijfers zullen geraken. Als dit lukt in 2006 is onze opdracht gelukt. De verliezen worden beperkt, maar ze moeten nog worden weggewerkt.

Voor het nationale reizigersverkeer verwacht ik geen concurrentie op dit moment. Dit verkeer is nog altijd niet geliberaliseerd en dit onderdeel van het internationale vervoer zal pas later worden geliberaliseerd. Ik geloof niet in grote concurrentiebewegingen op het vlak van het nationale reizigersvervoer. De beperkingen op dat vlak situeren zich terzake vooral op het vlak van het budget. Hoeveel willen we daaraan besteden? We evolueren stilaan naar 3 miljard euro. Dit is een groot bedrag omdat we investeren in de uitbreiding van de capaciteit zodat we meer reizigers kunnen vervoeren. Wij zijn een land dat zwaar investeert in openbaar vervoer. Beperkingen zullen volgens mij vooral van budgettaire aard zijn. Mocht er ooit concurrentie komen dan zal die wel gemakkelijk te organiseren zijn.

Een maatschappij die een trein van Oostende naar Brussel zou inzetten tegen een zeer lage prijs en met heel weinig personeel zou echt een doodoener van de rest worden. Indien grote lijnen zoals Oostende-Brussel, Antwerpen-Brussel, Luik-Brussel, Brussel-Namen in 2010-2011 worden overgenomen, zit de NMBS met een immens groot probleem. Normaal gezien zal de tijd voldoende ruim zijn om

quelles gares doivent disparaître, mais bien où sont générées les recettes et où se situe le trafic. Il faudra bien sûr mettre ces recommandations en oeuvre, d'une manière ou d'une autre. Le dossier pourrait être présenté lors d'une audition.

A l'heure actuelle, il n'y a pas à ma connaissance de sociétés qui se préparent au transport intérieur de voyageurs. En ce qui concerne le trafic, il y a bien des entreprises rivales. Il n'est pas facile pour les sociétés de cargos de se concurrencer dans un petit pays. Les chemins de fer belges devront conclure le plus rapidement possible des alliances pour couvrir les grandes distances, sinon elles courront à leur perte. J'ignore quand la concurrence jouera et avec quelle acuité. Il faut anticiper. Le volume a augmenté malgré les hausses de prix dans le secteur cargo. Si les prix ont augmenté, il en va sans doute de même des recettes. Et nous devons en tout cas sortir du rouge en 2006.

Le trafic intérieur de voyageurs n'a toujours pas été libéralisé et le trafic international de voyageurs le sera plus tard encore. En matière de trafic intérieur, je ne crois pas tellement en une intensification de la concurrence mais il y a des restrictions budgétaires. De combien d'argent disposons-nous? Notre pays investit beaucoup dans le transport public.

En cas de reprise des grandes lignes, la SNCB se trouvera confrontée à un problème colossal. En principe, il nous reste du temps pour nous préparer car, à mon sens, ce scénario ne se présentera pas avant 2010.

De plus, dans les années à venir et certainement à partir de 2010 ou de 2011, des milliers de départs naturels se produiront à la SNCB. Si le trafic intérieur de voyageurs est ouvert à la concurrence, la SNCB pourra

een en ander voor te bereiden. Mocht dit scenario ooit waarheid worden, zal dat, mijns inziens, er niet voor 2010 komen. Met het huidige ritme van herstructurering moeten we op tijd klaar zijn.

U moet er ook rekening mee houden dat al de overheidsbedrijven vanaf 2010-2011, sommigen reeds eerder, een natuurlijke afvloei hebben van duizenden personeelsleden. Mensen die in de jaren zeventig in grote getallen zijn aangeworven, beginnen vanaf die periode af te vloeien. Ik geef het voorbeeld van Belgacom. Vanaf 2010 zullen bij Belgacom elk jaar 1.000 personen op natuurlijke wijze afvloeien. Op 10 jaar tijd gaan er 10.000 werknemers met pensioen. Dat is immens. Hetzelfde geldt voor De Post. Over 4 à 5 jaar start dit fenomeen met cohorten van 1.000 per keer. Ook indien het binnenlands personenvervoer concurrentieel wordt, zal de NMBS op dat ogenblik ook gemakkelijker kunnen inspelen.

Op dit ogenblik is de boodschap geen schulden meer te maken en de cargo dermate te reorganiseren dat hij in 2006, hopelijk, niet deficitair is. Dat is reeds een helse toer.

10.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Ik noteer het aanbod om de studie ter beschikking van onze commissie te stellen en haar eventueel te laten toelichten. Mijnheer de minister, ik ben immers van oordeel dat de operatie die zich nu aandient, met name de opsplitsing in drie bedrijven, wellicht niet van de poes is.

10.04 Minister Johan Vande Lanotte: Het is inderdaad zo dat het personeel ongerust is over de transfer van personeel. Eerlijk gezegd, daaraan is niets te doen. De operatie is zo grootschalig dat er een tijdlang ongerustheid zal zijn. Het is geen operatie die het personeel ongerust moet maken, maar het is nu eenmaal zo. Daarom proberen wij het zo vlug mogelijk te doen. Ik hoop dat wij tegen het einde van het jaar het zoveel mogelijk achter de rug hebben. De reorganisatie van zo'n groot bedrijf als de NMBS in drie entiteiten met de toewijzing van de personeelsleden is natuurlijk een immense opdracht. Ieder personeelslid is natuurlijk enorm bekommerd om zijn eigen positie, dat is logisch. Dat er veel over wordt gepraat en dat er ongerustheid is, is juist.

10.05 Guido De Padt (VLD): Men mag het belang van een goede communicatie en informatie niet onderschatten, omdat de herstructurering ook moet worden gedragen door al het personeel, van hoog tot laag. De regering zou een directieve kunnen geven om die communicatie wat te intensifiëren.

Mijnheer de voorzitter, ik blijf erbij dat er in onze commissie een uiteenzetting over de hele operatie zou kunnen worden gegeven. Wat is de NMBS, wat zal zij worden en wat zullen de uitdagingen van de toekomst zijn? Ik weet niet op welk manier u dat zult organiseren. Het is toch belangrijk dat er in het Parlement een draagvlak voor die herstructurering wordt gevonden. Dan zullen veel zaken, die nu op misverstanden berusten, uit de wereld worden geholpen. Ik heb trouwens ook van dichtbij de herstructurering in het energielandschap meegemaakt, onder meer de opsplitsing van de intercommunales. Dat was een operatie die niet simpel was. Wanneer men daarover

réagir plus facilement.

A présent, il s'agit de ne plus faire de dettes et de réorganiser le transport cargo pour en résorber le déficit en 2006. Un sacré défi!

10.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Le personnel s'inquiète en effet d'éventuels transferts mais, en raison de l'échelle de l'opération, il n'y a pas grand-chose à faire. En tout état de cause, nous nous efforçons de réaliser la restructuration le plus rapidement possible.

10.05 Guido De Padt (VLD): Il me plairait de consulter cette étude. Une audition me semble également recommandée car les réformes doivent aussi bénéficier d'un soutien suffisant parmi les parlementaires. Enfin, Le gouvernement ne doit pas sous-estimer l'importance que revêt la qualité de l'information et de la communication avec le personnel. La réorganisation doit en effet être soutenue par toute l'entreprise.

voldoende uitleg geeft, kan men het maatschappelijke en politieke draagvlak vergroten.

De **voorzitter**: Wij zullen de suggestie zeker meenemen. U weet echter dat wij nog maar pas deze namiddag besloten hebben tot een reeks hoorzittingen. Ik moet dus een plaats op de agenda vinden. Volgende week is er een vergadering met het bureau van onze commissie. Dan proberen we dat toch te regelen.

10.06 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, de herstructurering van de NMBS is voor dit jaar. Vanaf 1 januari 2005 moet dat in volle gang schieten. Op 12 oktober worden de nieuwe akten verleden. Men zal ook moeten uitkijken wat het meest prioritair is.

De **voorzitter**: Ik ging dat ook vertellen aan het bureau.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

11 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verhoging van de abonnementsprijzen bij de NMBS" (nr. 3617)**

11 **Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'augmentation des prix des abonnements de la SNCB" (n° 3617)**

11.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, er werd reeds gepraat over de verhoging van de tarieven. Welnu, een verhoging die aan ons en de pers een beetje ontsnapt is, is er een die vanaf overmorgen ingaat. Het gaat om een stijging van de tarieven van de jaarabonnementen met ongeveer 10%. Voortaan betaalt men voor een jaarabonnement 10 maandbedragen in plaats van 9.

Na onderzoek stelde ik vast dat de reiziger zelf weinig van die stijging zal voelen, omdat het over het algemeen de werkgever is die de betaling van die abonnementsprijs geheel of ten dele ten laste neemt. Dat neemt echter niet weg dat de tariefverhoging met 10% alleszins een verhoging zal zijn van de lasten die men legt op ofwel op de overheid als werkgever of de private werkgever. Hierover heb ik een aantal vragen.

Hoeveel zal de verhoging de werkgever kosten? Wat zal de meeropbrengst zijn voor de NMBS? Wie zijn de grootste klanten van de NMBS die instaan voor de terugbetaling en voor welk deel van de kosten van het woon-werkverkeer?

Kan er een opsplitsing gemaakt worden van de tussenkomst in de kosten voor woon-werkverkeer voor werkgevers: enerzijds de overheid in de brede betekenis en anderzijds de private sector.

Hoe kunnen de betrokken departementen de verhoogde uitgaven recupereren? Wordt er voorzien in bijvoorbeeld een verhoging van de financiële middelen? Met welke meeruitgaven moet de Belgische Staat rekening houden om de abonnementen van de federale ambtenaren terug te betalen?

11.02 **Minister Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, collega, u moet de aanpassing als volgt begrijpen. Er waren heel veel mensen die een maandabonnement hadden. Ze namen iedere maand een abonnement en betaalden dus 10 à 11 maanden. In de maand

11.01 **Guido De Padt** (VLD): Le prix de l'abonnement annuel à la SNCB va augmenter à partir du 1er octobre et l'abonné paiera désormais dix au lieu de neuf mensualités. Sans doute ne s'en rendra-t-il guère compte puisque l'employeur paie généralement tout ou partie de l'abonnement, mais les charges vont de nouveau augmenter pour les entreprises.

Quels sont les coûts supplémentaires pour les employeurs et l'Etat? Le ministre peut-il fournir des chiffres détaillés concernant les employeurs qui remboursent les déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans les secteurs public et privé?

11.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Jusqu'il y a peu, de nombreux abonnés achetaient des cartes mensuelles et payaient

augustus waren ze er bijvoorbeeld niet. De meerderheid van die mensen betaalde de facto 10,5 maanden. Dat was het gemiddelde. Als men een jaarabonnement nam, moest men maar 9 maanden betalen.

Door de tussenkomsten van heel wat werkgevers, ook voor een deel door de overheid, was er plots de neiging om geen maandabonnement meer te nemen. Men nam niet meer 10 à 11 keer een maandabonnement, maar één keer een jaarabonnement voor de prijs van 9 maanden. Dat leidde ertoe dat de NMBS nogal wat geld zou verliezen. Men heeft dan gezegd dat de prijs voor een jaarabonnement die van 10 maanden is.

Wie tot nu toe maand per maand verlengde, betaalt nu niet meer. Wie een jaarabonnement nam - dat zijn er niet zoveel - betaalt in plaats van 9 maanden nu 10 maanden. Dat zal men zelf slechts heel gedeeltelijk voelen. De werkgever betaalt sowieso ongeveer tweederde. Het merendeel van de mensen met een jaarabonnement zit aan 70 à 80%. Er zijn er echter ook anderen. Zij worden geconfronteerd met een prijsverhoging. Dat is een relatief beperkt aantal. Er zijn er ook nog steeds die een prijsdaling hebben, omdat ze nu geen 11 maanden meer moeten betalen. De overheid betaalde steeds 11 maanden voor een jaarabonnement. De belangrijkste jaarabonnementen winnen dus. De departementen winnen nu.

Met het systeem van de 10 maanden boekt de NMBS geen winst; het is enkel bedoeld om het verlies te beperken. De inkomsten blijven gewoon gelijk. Dat zal geen effect hebben. Enkele personen zullen iets meer moeten betalen, terwijl anderen minder zullen uitgeven. Een heleboel personen voelt de verhoging uiteraard niet, omdat ze tussenkomsten genieten.

We moeten de abonnementen treinkaarthouders noemen. Er is ooit een studie geweest bij de NMBS die het woord abonnement een negatieve connotatie gaf. Wanneer ik nu met de NMBS praat en ik spreek over abonnementen, dan wordt mij duidelijk gemaakt dat het treinkaarthouders moet zijn. Er is geen mens in Vlaanderen die weet wat een treinkaarthouder is, maar men moet het zo zeggen, want dat staat beter dan abonnement. Abonnement is niet modern. Daarover handelt een studie. Het zijn nu treinkaarthouders. U ziet, als men een jaar minister is, dan kent men het verschil reeds tussen een abonnement en een treinkaarthouder.

Alle gekheid op een stokje, vijfenveertig procent van degenen die een abonnement hebben, behoren tot de publieke sector en vijfenveertig procent behoren tot de private sector. Dat is een beetje buiten de verwachtingen. Van die vijfenveertig procent uit de publieke sector krijgen er heel wat hun abonnement voor honderd procent terugbetaald, namelijk de ambtenaren bij het Vlaamse Gewest, de Vlaamse Gemeenschap en de federale overheid en de personeelsleden van De Post, Belgacom, de NMBS en BIAC.

11.03 Guido De Padt (VLD): (...)

11.04 Minister Johan Vande Lanotte: Daarover beschik ik hier niet. Ik citeer dit uit het hoofd. Indien u mij dat schriftelijk vraagt dan kan ik u dat bevestigen.

ainsi, en moyenne, dix à onze montants mensuels, alors qu'un abonnement annuel ne correspondait qu'à neuf montants mensuels. Du fait de l'intervention de l'employeur dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, le nombre de clients qui optent pour un abonnement augmente, ce qui réduit les recettes de la SNCB. C'est pourquoi la SNCB a revu le prix de l'abonnement annuel à la hausse.

Cette modification de prix ne constitue une augmentation, de surcroît limitée, que pour le groupe restreint de clients qui achetaient déjà un abonnement annuel. Les pouvoirs publics ayant toujours payé onze montants mensuels, cette mesure leur est favorable. Il ne s'agit pas pour la SNCB d'augmenter ses bénéfices, mais de limiter ses pertes.

Le secteur public représente 45% des abonnés et le secteur privé tout autant.

11.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Le site internet de la SNCB fournit au public des données précises, y compris sur

Bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Waalse Gewest en de Franse Gemeenschap wordt het abonnement niet volledig terugbetaald.

remboursements par les différents secteurs des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

In de private sector is er een volledige terugbetaling, hoofdzakelijk de bank- en verzekeringssector. Dat is een vrij grote sector. Het aantal personen uit de private sector, dat honderd procent terugkrijgt, is dus vrij groot. De juiste aantallen staan op onze website en waarschijnlijk ook op die van de NMBS. Twee weken geleden hebben wij die op een persconferentie met een mooi diagram voorgesteld. Het gratis woon-werkverkeer is dus niet specifiek voor de publieke sector. Bedrijven die niet te ver van een station gelegen zijn, investeren vaak daarin, met name banken en de verzekeringssector. Er is ook een bedrijf, in Mechelen als ik mij niet vergis, dat zich met opzet gevestigd heeft dicht bij een station en onmiddellijk het personeel ervan inlichtte dat hun abonnement voor honderd procent werd terugbetaald, omdat het voor hen belangrijk was geen last te hebben met parkings en dergelijke.

Wij merken ook dat een van de banken heel bewust een strategie heeft ontwikkeld om minder parkings te kopen. Bij het bouwen van een gebouw in Brussel - en dat is niet onbelangrijk - wordt daarvoor een vrij grote prijs betaald. Er zijn ook weinig parkings te huur. Men heeft de tegemoetkoming voor de wagen van het personeel relatief beperkt gehouden, maar men heeft wel de kosten voor het openbaar vervoer voor honderd procent terugbetaald. Het resultaat is dat het aantal personeelsleden van die bank, dat het openbaar vervoer genomen heeft, sterk is gestegen. Men moet afwegen wat het meest rendabel is. Mensen maken blijkbaar een zeer bewuste keuze. In de private sector zijn er dus op dat vlak bepaalde evoluties.

De NMBS heeft zich nu voorgenomen om tweeduizend bedrijven te contacteren en hen een aanbod te doen om mee te werken aan een mobiliteitsplan. De NMBS kan dus de mobiliteit voor die bedrijven helpen reorganiseren, zodat er meer mensen het openbaar vervoer nemen. In 2005 zal men dit zo goed mogelijk proberen te stimuleren. Ik verwacht wel dat dit tijd zal kosten. Ik ga er niet van uit dat plots de hele privé-sector daarop zal ingaan. Het zal geleidelijk gebeuren, en er gingen er reeds vele op in.

Indien u meer informatie wenst kan u terecht op de website van Begroting, een website op mijn naam. U kan ook steeds een schriftelijke vraag stellen.

11.05 Guido De Padt (VLD): Als ik het goed begrijp zal deze verhoging voor de private bedrijven niet voelbaar zijn?

11.06 Minister Johan Vande Lanotte: Slechts een klein beetje, niet veel. Er zijn veel bedrijven die nu van 10,5 maanden gemiddeld 66% betalen en nu zullen ze van 10 maanden 66% betalen. Voor die bedrijven is het een vermindering en ze zullen hetzelfde krijgen. Van de 10 of 11 maanden die hun personeel betaalden werden er 10 of 11 terugbetaald. Alleen voor die bedrijven waarvan het personeel het jaarabonnement ineens kocht, en dat waren er niet veel, is er een verhoging.

11.07 Guido De Padt (VLD): Het is natuurlijk raar dat men de prijs verhoogt om minder te ontvangen.

11.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Op die manier vermijdt men een pervers effect. Vroeger werden er bijna geen jaarabonnementen verkocht. De abonnementen werden goedkoop verkocht door de NMBS want ze hadden er geen werk aan. Er zijn echter weinig werknemers die ineens 300 euro op tafel kunnen leggen voor een jaarabonnement. Bijvoorbeeld iemand die van Oostende naar Brussel reist zal liever zijn maandabonnement verlengen, want hij is toch in het station en moet zo minder ineens betalen. Om minder werk te hebben werd het jaarabonnement gestimuleerd, maar het had weinig succes. Nu is dat veranderd. In sommige gevallen moet de werknemer zelf niks meer bijleggen. Daarom hebben we het gedaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "une taxe dont sont redevables certains riverains de la rue du Palais à Verviers" (n° 3511)

12 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een taks verschuldigd door bepaalde bewoners van de rue du Palais te Verviers" (nr. 3511)

12.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, au cours du mois de janvier dernier, je vous avais interrogé au sein de cette commission sur une taxe dont sont redevables certains riverains de la rue du Palais à Verviers. Cette taxe dite de prise de vue doit être acquittée par ces riverains en fonction du fait qu'ils ont une vue sur la voie ferrée; taxe qui peut varier en fonction de la situation de l'habitation par rapport à la voie et représenter plusieurs centaines d'euros.

A l'époque, vous m'aviez dit que vous ignoriez l'existence de cette taxe et que vous alliez vous renseigner. Vous aviez dit que la prise de jour ou de vue trouvait un fondement légal dans les articles 675 et suivants du Code civil sur les servitudes. Il semblait aussi que cette taxe n'était plus réclamée depuis 2003. La question était aussi de savoir qui avait instauré cette taxe.

J'aurais voulu vous demander si, depuis le mois de janvier, vous avez eu l'occasion d'avoir des renseignements complémentaires sur le fait de savoir qui avait introduit cette taxe, si elle est finalement toujours prélevée à l'heure actuelle?

Si oui, est-ce que ce serait uniquement dans ce cas spécifique de Verviers ou alors aussi à d'autres endroits? Ne pensez-vous pas que, si elle est toujours d'application, il faudrait veiller à la supprimer car cette proximité n'a quand même pas que des avantages, notamment la vue sur la voie ferrée n'apparaît pas un avantage taxable de toute nature.

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, cette redevance sur la prise de jour ou de vue qui était prélevée par la SNCB aux riverains de voie ferrée a été supprimée par l'article 52 de la loi-programme du 9 juillet 2004 qui a inséré un nouvel article 680bis dans le Code civil. Ceci a été publié dans le Moniteur belge du 15 juillet 2004 et cette disposition est entrée en vigueur le 25 juillet 2004.

12.01 André Perpète (PS): Op mijn vraag nr. 1351 van 4 februari jongstleden over die belasting die de bewoners van de rue du Palais in Verviers, met zicht op de spoorweg, moeten betalen, hebt u geantwoord dat u zich zou informeren over de herkomst van die belasting (zie Beknopt Verslag van de Kamer nr. 150 van 4 februari 2004, blzn. 7 en 8). Wordt die belasting nog steeds geïnd en wordt ze alleen in Verviers geïnd? Zou het niet beter zijn die belasting af te schaffen?

12.02 Minister Johan Vande Lanotte: Ingevolge uw vraag werd die heffing afgeschaft door artikel 52 van de programmawet van 9 juli 2004 te schrappen en een nieuw artikel 680bis in het Burgerlijk wetboek in te voegen

Suite à votre demande, la redevance n'est plus prélevée à l'heure actuelle et c'est une bonne mesure.

Pour l'arriéré, je ne sais pas comment la SNCB va traiter cela. Il faut respecter la loi mais l'essentiel est que cette anomalie ait été bannie de notre droit.

(Belgisch Staatsblad van 15 juli 2004). Die belasting wordt dus niet meer geïnd. Wat het verleden betreft, dat probleem moet de NMBS oplossen.

12.03 André Perpète (PS): Monsieur le président, je remercie le vice-premier ministre pour sa réponse. J'aurais dû le voir dans la loi-programme mais ce n'est probablement pas l'article le plus fondamental.

12.03 André Perpète (PS): Die bepaling van de programmawet was mij ontgaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les pertes d'emplois programmées de nombreux cheminots en province de Luxembourg" (n° 3659)

13 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het geplande banenverlies bij de spoorwegen in de provincie Luxemburg" (nr. 3659)

13.01 André Perpète (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, ici encore, on travaille avec des informations qui ont été relayées par la presse, en espérant qu'elles ne se révèlent pas exactes. Mais, si c'était le cas, alors, le rail dans la province de Luxembourg s'apprêterait à vivre un véritable cataclysme si, réellement, les différents plans que l'on prête à la SNCB devaient être adoptés. Notamment, la réforme de B-Cargo, annoncée pour janvier 2005, qui prévoit de créer trois zones dans le Luxembourg - Athus, Stockem et Jemelle -, entraînerait une perte d'une trentaine de postes, qui seraient menacés de disparaître à l'occasion de cette réorganisation.

13.01 André Perpète (PS): Volgens persberichten zouden ten gevolge van de hervorming van B-Cargo, die in januari 2005 zou plaatsvinden, in Luxemburg een dertigtal banen sneuvelen.

Voorzitter: Valérie De Bue.

Présidente: Valérie De Bue.

Par ailleurs, Arlon risquerait de perdre son statut de gare-région - une telle gare dirige toutes les autres gares de sa zone, en l'espèce celles de la province de Luxembourg - et ce transfert se ferait au profit de la gare de Namur, avec la conséquence que des emplois semblent menacés là aussi. Arlon se verrait amputé de nombreux postes à responsabilité, ce que nous considérons - les Luxembourgeois en général et les Arlonnais en particulier - comme anormal.

Voorts dreigt Aarlen zijn statuut van gewestelijk hoofdstation te verliezen, ten voordele van het station van Namen, met als gevolg dat er ook daar banen bedreigd zijn.

De plus, il semblerait que la province de Luxembourg risque de perdre des cheminots qui sont actuellement affectés au service d'entretien et de régulation du trafic. On parle encore de la suppression de différentes gares sur le réseau, qui se traduirait par des pertes d'emplois et des fermetures de guichets dans le Luxembourg, annoncées ou, du moins, envisagées pour Hotton, Bertrix, Melreux et Virton. Par ailleurs, différentes lignes qui sont considérées comme en dessous du seuil de rentabilité seraient fermées. Cela pose alors, d'une façon plus fondamentale, la question de la notion de service public en milieu rural. Comme socialiste, je considère que le service public est un service qui est accessible à tous, partout, sur tout le territoire national dans de bonnes conditions.

Voorts zouden er in Luxemburg mogelijk ook banen bij de onderhoudsdiensten en de regeling van het verkeer sneuvelen. Bovendien maakt men ook gewag van de sluiting van diverse stations en van verschillende lijnen die als onvoldoende rendabel worden bestempeld. Dat doet vragen rijzen over de openbare dienstverlening in landelijke gebieden.

Bevestigt u die elementen? Vindt u

Mes questions, monsieur le vice-premier ministre, sont les suivantes.

Pouvez-vous confirmer ou, je l'espère, infirmer au moins partiellement, les éléments qui sont repris dans ma question? Ne pensez-vous pas, d'une façon plus générale, qu'au vu de la démographie de la province de Luxembourg - mais d'autres sous-régions du pays ont une configuration comparable -, la présence de gares même moins fréquentées est très importante pour la population pour qui, bien souvent, le train est encore le moyen le plus rapide et le plus pratique de circuler, notamment vers l'intérieur du pays ou vers les centres semi-urbains?

Au vu des chiffres avancés, qu'advierait-il des travailleurs employés dans les services que la SNCB fermerait? Seraient-ils licenciés ou reclassés dans un plus grand pôle? Notamment, pour ceux du Luxembourg, on parle de Namur. Cela se confirme-t-il?

Enfin, seraient-ils reclassés dans une fonction similaire ou auraient-ils une autre fonction?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Madame la présidente, actuellement, une cinquantaine d'agents administrativement attachés au siège d'Athus, Stockem et Jemelle sont affectés au traitement du trafic de marchandises dans la province de Luxembourg.

Conformément aux objectifs du plan de restructuration de B-Cargo, les charges d'exploitation doivent être réduites d'environ 30%, y compris le personnel tant que le poste personnel constitue une part importante des coûts d'exploitation. S'il y a des suppressions d'emplois, les agents deviennent disponibles, qu'ils soient statutaires ou non, et continuent à faire partie du personnel de l'entreprise. En conséquence, aucun licenciement n'est prévu.

Conformément à la disposition statutaire et réglementaire, des opportunités de réaffectation ou de réutilisation dans d'autres sièges du travail seront proposées aux agents disponibles, ce dans des conditions socialement acceptables.

Par ailleurs, des possibilités de requalification vers d'autres fonctions, moyennant une formation adéquate, sont également prévues. Il y a une certaine réticence dans cette matière mais, dans le futur, il s'avérera de plus en plus nécessaire, au sein d'une grande entreprise, également s'il s'agit d'une entreprise publique, d'organiser au mieux une mobilité interne.

Bien entendu, la direction "marchandises" est étroitement associée à la concertation sociale relative à la réutilisation du personnel qui deviendrait surnuméraire. Elle se montrera particulièrement attentive à la gestion de ce problème.

En ce qui concerne le statut de la région d'Arlon, celui-ci est prévu dans le nouveau plan de restructuration au sein des régions. Mais il est à l'étude et il est prématuré d'avancer quelque mesure que ce soit. Comme partout, nous examinons une certaine réorganisation, mais nous sommes loin de conclure.

Au niveau de la régulation du trafic, la mise en service générale du dispatching national est prévue pour 2006. Celle-ci n'aura aucune

niet dat gelet op de demografische situatie in de provincie Luxemburg, het voor de bevolking zeer belangrijk is dat er voldoende stations zijn, ook al zijn er minder reizigers? Zouden de werknemers die werkzaam zijn in de diensten die de NMBS wil sluiten, worden ontslagen of naar een groter centrum worden overgeplaatst? Zal er voor hen elders een gelijksoortige functie zijn weggelegd of zullen zij een andere functie krijgen?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte: Volgens de doelstellingen geformuleerd in het herstructureringsplan van B-Cargo moeten de exploitatiekosten – en meer bepaald de personeelskosten – met ongeveer 30 percent dalen. Als er banen sneuvelen worden de getroffen agenten in beschikbaarheid gesteld. Er zijn geen ontslagen gepland. Het personeel kan gereïecteerd worden of kiezen voor een omscholing. Dit verklaart een zekere onvrede maar in de toekomst zal een goede organisatie van interne mobiliteit steeds noodzakelijker blijken. Het spreekt vanzelf dat de directie "goederenvervoer" bijzondere aandacht zal besteden aan de begeleiding van het personeel dat overtaald wordt.

In het kader van het nieuwe herstructureringsplan binnen de regio's wordt het statuut van de regio Aarlen herbekeken. Het is echter voorbarig nu al een uitspraak in de ene of de andere richting te doen.

Volgens de planning zal de nationale dispatching voor het ganse grondgebied in 2006 in dienst worden genomen. Dit zal geen enkel gevolg hebben voor het personeel dat in de provincie

influence sur le personnel affecté en province de Luxembourg.

Luxemburg is tewerkgesteld.

Quant aux gares de Melreux, Hotton, Bertrix et Virton, celles-ci ne figurent pas dans la liste des 41 gares pour lesquelles la SNCB étudie notamment la fermeture des guichets. Aucune décision n'est intervenue quant à la suppression d'une ligne. La SNCB prépare une amélioration de ses horaires de service à l'horizon de décembre 2006, car en ce moment de nombreuses infrastructures entrent en vigueur et changent la nature même de la réorganisation de la SNCB.

De stations van Melreux, Hotton, Bertrix en Virton staan niet op de lijst van de 41 stations die het voorwerp uitmaken van een studie van de NMBS over een mogelijke sluiting van de loketten. Er werd geen enkele beslissing genomen over de afschaffing van een lijn.

Il est évident que la notion de service public guidera la préparation de ce plan qui sera bien entendu déterminé par les dispositions figurant dans le contrat de gestion.

Uiteraard zal het begrip "openbare dienstverlening" als leidraad gelden bij de voorbereiding van dat plan.

13.03 André Perpète (PS): Madame la présidente, je tiens à remercier le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la dorsale wallonne de la SNCB" (n° 3656)

14 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de Waalse as van de NMBS" (nr. 3656)

14.01 Eric Massin (PS): Madame la présidente, monsieur le vice-premier ministre, fin mai de cette année, je vous avais posé une question en commission qui portait sur la stratégie que la SNCB comptait mettre en œuvre à l'égard de son partenaire français pour défendre et garantir l'existence de la "dorsale wallonne" en maintenant la ligne Thalys reliant Liège à Paris via Namur, Charleroi et Mons. Le problème est également le même pour la ligne reliant Ostende, Bruxelles et Paris.

14.01 Eric Massin (PS): In mei van dit jaar heb ik u in de commissie een vraag gesteld over de strategie van de NMBS ten aanzien van haar partner met het oog op het behoud van de Thalys-lijn Luik-Parijs en de lijn Oostende-Brussel-Parijs.

A l'époque, j'avais épinglé une série de causes pouvant expliquer la situation déficitaire de la ligne et mis notamment en exergue le problème des horaires ne correspondant pas aux besoins des usagers (arrivée trop tardive le matin à Paris et le retour trop précoce vers Mons et Charleroi) ainsi qu'une stratégie de marketing assez discrète.

Ik had er toen op gewezen dat die lijnen verlieslatend zijn omdat de dienstregelingen niet goed op de behoeften zijn afgestemd en er onvoldoende werk wordt gemaakt van een goede marketingstrategie.

Votre réponse nous avait renvoyés après juin 2004, mois durant lequel on attendait les résultats de l'étude commandée par le gouvernement wallon, - je signalais dans ma question que celui-ci avait mis en œuvre une publicité spécifique pour l'utilisation de la dorsale wallonne - sur les actions à mettre en place pour promouvoir et améliorer l'offre Thalys via la dorsale wallonne. Après juin 2004, les résultats devaient aboutir. Vous m'aviez dit normalement fin de ce trimestre, donc fin du troisième trimestre 2004. Nous y sommes puisque, ce vendredi, nous serons le 1^{er} octobre 2004. Nous entrons donc dans le quatrième trimestre. C'est la raison pour laquelle je réitère ma question initiale. La SNCB s'est-elle prononcée sur des actions concrètes à mener dans la perspective précitée, c'est-à-dire une éventuelle adaptation des horaires afin que ceux-ci correspondent mieux aux besoins des usagers et de la stratégie marketing?

In uw antwoord zei u te willen wachten op de resultaten van een door de Waalse regering bestelde studie over mogelijke acties ter verbetering van het aanbod op de Waalse spoorwegas. U vroeg mij toen te wachten tot het einde van het tweede semester van 2004. Het ogenblik is dus nu gekomen om mijn vraag te herhalen.

Zal de NMBS werk maken van acties ter verbetering van het aanbod, zoals een eventuele aanpassing van de

Ces prémices d'une stratégie marketing ont-elles été mises en place par le groupe SNCB-SNCF?

Pouvez-vous, monsieur le ministre, également nous renseigner sur la question de l'adaptation des horaires dans la perspective d'augmenter la demande? Il est bien entendu que si cela vaut pour le Thalys "dorsale wallonne" cela doit aussi certainement valoir pour le Thalys faisant la liaison à partir d'Ostende.

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Massin, entre-temps différentes actions promotionnelles ont eu lieu mais je ne dispose pas encore de résultats à ce sujet.

A l'occasion du Tour de France, la dorsale wallonne a été mise en avant dans la presse, plus précisément dans le cadre de la publicité faite à propos de la SNCB.

Dans toute la communication de Thalys en général en Belgique, les horaires et fréquences sur la dorsale wallonne sont mentionnés à côté des horaires de départ de Bruxelles.

De plus, Thalys et la SNCB ont prévu des animations en septembre et octobre sur la dorsale wallonne. Des stands sont placés dans les gares aux dates suivantes: 18 et 19/9 à Namur, 25 et 26/9 à Mons, 2 et 3/10 à Liège-Guillemins, 9 et 10/10 à Charleroi-Sud avec une réouverture de la gare après des travaux de rénovation. A chaque fois, des concours sont organisés; plusieurs prix sont remis journalièrement, notamment des voyages aller-retour en confort pour 2 personnes vers Paris-Nord ainsi que trois prix de consolation. Des distributions de brochures sont prévues lors de ces animations.

Thalys a lancé une promotion "groupes scolaires" pour des voyages effectués du 1^{er} septembre 2004 au 30 juin 2005; des prix particuliers sont prévus pour la dorsale wallonne qui la rendent très attractive.

Une adaptation des horaires à partir du 12 décembre prochain s'est avérée malheureusement impossible, l'accès et la sortie de la gare de Paris-Nord ne permettant pas un changement de l'horaire actuel même s'il a été demandé.

Les premières actions ont donc été prises. Il faudra maintenant voir après un certain temps quels sont les résultats de ces actions.

14.03 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Il est très heureux que des décisions soient enfin prises en termes de marketing. Comme vous le disiez tout à l'heure, il est vrai que, s'agissant de relations internationales, elles doivent présenter un degré de rentabilité; en l'occurrence, nous ne devons pas avoir en vue le service public qui doit exister au niveau des liaisons ferroviaires nationales.

Pour arriver à ce degré de rentabilité et donc sortir de l'ornière financière dans laquelle se trouvait l'exploitation du Thalys, il est clair qu'il fallait un marketing, voire un marketing relativement agressif,

dienstregelingen en een aangepaste marketingstrategie? Heeft de groep NMBS-SNCF in dat verband de aanzet gegeven voor de uitwerking van een dergelijke strategie?

Ik ga ervan uit dat uw antwoord niet enkel betrekking zal hebben op de Waalse spoorwegas maar ook op de lijn Oostende-Brussel-Parijs.

14.02 Minister Johan Vande Lanotte: De NMBS zette reeds promotieacties op poten, waarvan ik de resultaten echter nog niet ken.

Zo voerde de NMBS tijdens de Ronde van Frankrijk promotie voor de Waalse as. Daarnaast worden de dienstregeling en de frequentie van de treinen op de lijn Parijs-Luik in alle documentatie over Thalys vermeld. Bovendien verzorgt de groep Thalys-NMBS tijdens de maanden september en oktober animatie op de Waalse as.

Op dezelfde lijn lanceerde Thalys een promotie voor schoolgroepen die loopt tot 30 juni 2005.

Op dit ogenblik kan de dienstregeling onmogelijk worden aangepast wegens problemen met de toegankelijkheid van het station van Paris-Nord.

14.03 Eric Massin (PS): Ik ben tevreden met de beslissingen die op het vlak van de marketing werden genomen. De internationale spoorverbindingen moeten inderdaad een zeker rentabiliteitsniveau halen. Om dit te bereiken, moesten marketingtechnieken worden aangewend die rekening houden met de prijs van de treinrit, de

compte tenu non seulement du prix et des horaires mais aussi de la clientèle à laquelle il y avait lieu de s'adresser.

dienstregeling en de klanten op die spoorlijnen.

Je me réjouis de constater que l'on va enfin dans le bon sens; j'espère que l'on continuera dans cette voie et que ces animations ou, en tout cas, ces procédés de marketing ne resteront pas lettre morte à l'avenir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application du plan de distribution du courrier basé sur le logiciel 'Géoroute'" (n° 407)

15 Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toepassing van het 'Georoute'-postbestellingsplan" (nr. 407)

15.01 Joseph Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le vice-premier ministre, depuis que La Poste applique son système de distribution du courrier basé sur le logiciel Géoroute, nous sommes – mandataires communaux, régionaux et fédéraux – inondés de plaintes dans la province de Luxembourg provenant de citoyens qui se voient privés du service public dont ils bénéficiaient dans le passé.

15.01 Joseph Arens (cdH): Sedert De Post met het computerprogramma Georoute werkt om de briefwisseling te bestellen regent het bij ons – gemeentelijke, gewestelijke en federale vertegenwoordigers – klachten uit de provincie Luxemburg.

Le plan Géoroute est, sans nul doute, un outil informatique fort intéressant tant au niveau de sa conception et de son efficacité que de l'organisation des distributions. Mais voilà, depuis la mise en route de ce plan, la distribution du courrier ne se fait plus qu'à partir de 8.30h ou 9h quand ce n'est pas plus tard et les journaux et quotidiens arrivent souvent entre 13 et 14 h chez les abonnés. Autant dire que l'utilité des abonnements aux quotidiens est largement remise en cause et que la perte qui en résulterait pour la presse écrite est évidente. Rien ne permet de croire que les anciens abonnés se déplaceraient chaque jour chez leur libraire pour y acquérir leur lecture quotidienne d'autant que, dans nos régions, les distances à parcourir sont fort importantes. Il y a aussi des personnes âgées ou malades incapables de se déplacer et dont le seul lien avec la vie active est souvent la lecture des informations quotidiennes.

Het Georoute-plan is ongetwijfeld een nuttig hulpmiddel, maar sedert ermee wordt gewerkt, wordt de post vanaf 8.30 of 9 uur en zelfs later besteld en worden de kranten en dagbladen tussen 13 en 14 uur aan huis geleverd. Een abonnement heeft dan ook geen zin meer en dit betekent voor de geschreven pers uiteraard weer verlies. De gewezen abonnees gaan niet naar de krantenwinkel omdat de afstand te groot is. Bovendien zijn er ook de bejaarden en zieken voor wie de enige band met de buitenwereld bestaat uit het lezen van de pers.

Dans le Luxembourg, les contrats passés entre La Poste, l'État et les éditeurs relatifs à la distribution à 82% des quotidiens avant 7.30h ne sont respectés qu'à raison de 67% alors que, dans certaines zones, l'objectif des 100% est atteint. Cela sans parler du déficit important que génère cette distribution tardive du courrier auprès des sociétés commerciales et de différentes entreprises qui n'ont plus la capacité de répondre, dans des délais suffisamment rapides, aux demandes qui leur sont adressées. Les entreprises s'adressent également régulièrement aux députés fédéraux pour leur demander d'agir.

In Luxemburg worden de contracten van 82% van de dagbladen die voor 7.30 uur moeten worden besteld maar voor 67% nageleefd terwijl in andere zones de doelstelling van 100% wordt gehaald. En dan hebben we het nog niet over het nadeel dat de late bestellingen veroorzaken bij ondernemingen die niet meer tijdig kunnen antwoorden op aanvragen.

Le plan de distribution du courrier établi sur la base du logiciel Géoroute a été mis en place sans aucune concertation avec les principaux clients de La Poste, sans aucune étude et analyse des spécificités du terrain et sans prise en compte de la spécificité du service public qu'est La Poste et de l'intérêt à maintenir un service de proximité à caractère humain.

Het bestelplan op basis van het Georoute-programma werd

Envisagez-vous de prendre des mesures afin de remédier à une situation de plus en plus souvent dénoncée par nos concitoyens? Envisagez-vous une concertation avec les milieux concernés afin

d'améliorer le modèle informatique qui sert actuellement de base au système de distribution du courrier? Entre-t-il dans vos intentions de préserver l'existence d'un service de proximité et son rôle social? Ici aussi, on me dit que les agents distributeurs n'ont plus qu'une minute par agent et par jour à consacrer à ce rôle social, ce qui me semble vraiment très peu.

Etes-vous d'accord de négocier avec La Poste et de lui allouer les budgets nécessaires pour assurer la distribution à tous les citoyens parce que, pour moi, un Belge égale un Belge, qu'il habite Ostende ou Arlon?

Il faut assurer finalement la distribution des quotidiens à tous les citoyens avant 8h du matin, je crois que c'est la question fondamentale.

A Arlon, l'infrastructure ne permet même pas une application correcte de ce nouveau mode de tri et de distribution. L'infrastructure y est obsolète à un point tel qu'il n'est plus possible d'assurer les services dans ces bâtiments.

Je voudrais vraiment savoir si vous êtes conscient de ces problèmes que nous vivons surtout dans la province de Luxembourg et j'imagine dans d'autres régions à faible densité de population. Que comptez-vous faire pour remédier à cette situation inacceptable?

geïnstalleerd zonder overleg met de klanten van De Post, zonder onderzoek of analyse van de praktijk en zonder rekening te houden met de opdracht van openbare dienst.

Welke maatregelen bent u van plan te nemen om deze situatie recht te zetten? Bent u van plan overleg te plegen met de betrokkenen om het computermodel voor de postbestelling te verbeteren? Wilt u het bestaan van een buurtdienst en zijn sociale rol bewaren? Zal u onderhandelen met De Post en haar de nodige financiële middelen toekennen om de postbestelling van alle burgers, waar ze ook wonen, te verzekeren?

Dit is een essentieel aspect als de dagbladen voor 8 uur 's morgens bij de mensen in de bus moeten zitten.

De infrastructuur van Aarlen is bijvoorbeeld verouderd en het nieuwe sorteer- en bestelsysteem kan er niet worden toegepast. Bent u zich bewust van dit probleem? Het bestelprobleem is sterk voelbaar in de dunbevolkte regio's zoals de provincie Luxemburg.

Hoe denkt u dit probleem op te lossen?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Madame la présidente, je suis bien conscient du problème qui se pose. Comme vous le savez, "Géoroute" est un outil.

Pour le moment, 385 bureaux sur 570 sont réorganisés, tant des bureaux à caractère rural que des bureaux dans des villes importantes comme Anvers, Gand, Hasselt, Courtrai, Bruxelles.

Je pense qu'il faut faire la différence entre deux choses.

1. Le courrier normal où certaines personnes reçoivent plus vite leur courrier et d'autres plus tard.

Les tournées ont été un peu réorganisées; au début, elles dureront plus longtemps mais, petit à petit, tout reviendra au même niveau, cela va prendre quelques mois. Mais c'est la même chose qu'avant, lorsque des gens recevaient leur courrier à 14h, et maintenant à 8h ou inversement. Tout le courrier doit être distribué vers 13h30, 14h. Ce n'est pas encore le cas mais ce but doit être atteint. Cela va

15.02 Minister Johan Vande Lanotte: Ik ben mij bewust van het probleem.

Het Georoute-systeem is een hulpmiddel en niet alleen de landelijke maar ook de stedelijke kantoren moeten worden gereorganiseerd.

We moeten een onderscheid maken tussen twee situaties.

In de eerste plaats is er de bestelling van de gewone post, waarbij bepaalde mensen hun post voor anderen krijgen. In dit geval ondergaat de ronde weinig veranderingen en binnen enkele

prendre un peu de temps mais, globalement, dans d'autres endroits, d'autres localités rurales, ce système a réussi. Je ne vois pas pourquoi il ne fonctionnerait dans la province de Luxembourg. Le Westhoek connaît les mêmes spécificités mais on est parvenu à résoudre le problème.

2. La distribution des journaux, magazines nous pose un problème. Deux ou trois réunions y ont déjà été consacrées. En effet, selon moi, la situation actuelle n'est pas tenable.

Jusqu'à présent, l'Etat prenait une partie des coûts en charge, les éditeurs une autre et La Poste exécutait le service. Elle l'exécute selon les demandes des éditeurs qui ont fixé à 82% les livraisons comme objectif général avant 7.30h mais qui opèrent une différence selon la province: une livraison globale de 82% pour la Belgique et de 60% pour le Luxembourg. En effet, ils doivent supporter les coûts. Fin décembre 2003, le pourcentage réalisé par La Poste dans la province de Luxembourg était de 64,1%. Cela signifie que 4 abonnés sur 10 ne sont pas desservis avant 7.30h. J'estime qu'un changement s'impose en la matière. Jusqu'à présent, tout le monde était d'accord: La Poste, les éditeurs et l'Etat. Maintenant, il faut savoir qui supportera les coûts. C'est moins évident car ils sont relativement élevés.

Personnellement, une livraison assurée à 100% avant 7.30h est un objectif qui retient ma préférence. C'est la seule façon d'empêcher toute discussion. C'est un service de qualité, mais il est assez onéreux. En effet, la distribution des journaux dans un environnement rural se fait avec une voiture et est assurée par une seule personne avec un volume de 50 à 60 journaux. Cela représente pour le personnel un coût mensuel de 30 euros par journal.

Les premières discussions avec les éditeurs ont eu lieu. Ils nous ont dit: "C'est votre problème, réglez-le. De toute façon, nous ne payerons pas." Il n'y a pas d'alternative, c'est une situation assez spéciale.

Pour le moment, je ne peux pas vous répondre précisément, mais je peux vous dire que je vais essayer de trouver une solution. J'ai examiné la possibilité d'augmenter notre dotation à La Poste. Mais, en réalité, je ne peux pas faire cette promesse pour 2005. Nous sommes dans une situation budgétaire telle qu'il faut faire preuve de prudence pour maintenir un équilibre budgétaire en 2005. La dotation de La Poste a été augmentée globalement l'année passée. Dire qu'il faut encore l'augmenter de 10 millions d'euros est impossible. Ce serait trop risqué. Mais il faut régler les choses et je m'organise pour avoir, dans les semaines qui viennent, une conversation avec La Poste. En effet, la qualité du service n'est pas acceptable, en ce sens que lorsque les gens reçoivent leur journal à 14h, ils se sentent délaissés. Les autres pays agissent peut-être différemment, mais ce n'est pas bon. Donc, nous allons essayer de trouver une solution. Le problème se pose de façon plus aigüe dans le Luxembourg car on y est desservi à 40% alors que d'autres provinces sont desservies à 95%. Mais tout se passe en fonction de la position des éditeurs: ils doivent payer si la distribution augmente, mais ils ne veulent pas.

Donc, nous allons essayer de trouver une solution car je pense qu'il est nuisible pour La Poste de poursuivre dans la voie existante.

maanden wordt het vorige niveau gehaald. Het is de bedoeling de post voor 14 uur te bestellen. Dit systeem heeft op bepaalde plaatsen zijn nut al bewezen. De provincie Luxemburg zou geen uitzondering mogen zijn, want elke regio heeft zijn specifieke kenmerken.

In de tweede plaats is er de bestelling van de nieuwsbladen. En deze zorgt inderdaad voor problemen.

De kranten en tijdschriften zijn een groot probleem. Tot nu toe nam de Staat een deel van de kosten voor zijn rekening en namen de uitgevers een ander deel op zich. De Post voerde de regeling uit. In Luxemburg waren de leveringen voor 7.30 uur goed voor 64,1%, wat betekent dat 4 krantenwinkels op 10 niet werden bediend. Ik ben van mening dat op dat gebied een verandering geboden is. Men moet echter weten wie de kosten zal dragen.

Ik pleit voor een voor 100 % gegarandeerde levering vóór 7.30 uur, maar dat is duur. Op het platteland bedraagt de kost 30 euro voor het personeel per krant en per maand. Dit is niet betaalbaar.

We hebben al eerste gesprekken gevoerd met de uitgevers die ons gezegd hebben dat het probleem moet worden opgelost.

Ik wil tot een oplossing komen. Ik heb de mogelijkheid onderzocht onze dotatie aan De Post te verhogen, maar ik kan niet beloven dat dit al in 2005 kan. De toestand van de begroting laat dit niet toe. In Luxemburg stelt het probleem zich het scherpst.

15.03 Joseph Arens (cdH): Je remercie le ministre pour cette

15.03 Joseph Arens (cdH): 10

réponse très détaillée. Il est vrai que 10 millions d'euros de dotation supplémentaire pour assurer une distribution à 100% des quotidiens, c'est beaucoup. Cela fait bien 400 millions de franc belges, n'est-ce pas?

15.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Pour les premiers 80%, ce n'est pas tellement difficile. C'est chaque pourcent supplémentaire qui coûte.

15.05 Joseph Arens (cdH): Vous devez savoir que le Luxembourg étant très concerné, je suivrai de très près l'évolution de ce dossier. Je compte vraiment sur vous pour arriver à une situation acceptable par tous nos citoyens.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Président: Dylan Casaer.
Voorzitter: Dylan Casaer.

16 Question de Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "un bâtiment de Belgacom à Nivelles" (n° 3684)

16 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "een gebouw van Belgacom in Nijvel" (nr. 3684)

16.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question porte sur l'avenir d'un bâtiment qui appartient à Belgacom et qui est situé en plein centre ville à Nivelles, sur la Grand-Place. Ce bâtiment est inoccupé depuis dix ans à ma connaissance. Il présente plusieurs possibilités de mètres carrés de bureaux. A Nivelles, il y a une forte demande qui émane tant du secteur privé que du secteur associatif et ce bâtiment pourrait être utilisé à d'autres fins.

J'aurais voulu savoir quelles étaient les intentions de Belgacom en ce qui concerne ce bâtiment.

Je vous remercie.

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Les évolutions à Belgacom ont fait que la gestion immobilière est devenue plus difficile du fait d'un niveau d'inoccupation assez important. Donc, le problème que vous signalez n'est certainement pas un problème isolé.

L'évolution du personnel, certaines activités qui n'ont plus été organisées ou qui ont été organisées d'une autre manière, comme par exemple la logistique, les nouveaux centraux téléphoniques et leur appareillage ont fait que Belgacom a besoin de beaucoup moins d'espace qu'auparavant.

En 1997, le conseil d'administration a mis en place un vaste programme de vente de bâtiments excédentaires. En outre, depuis 2000, un plan immobilier a démarré, visant l'occupation optimale des bâtiments administratifs et semi-industriels. Plus de biens immeubles pourraient donc être ainsi vidés. J'ai un tableau avec les dossiers de ventes réalisées. On voit que c'est assez spectaculaire: entre 1997 et 2004, il y a eu 376 ventes de bâtiments ou de terrains, pour une

miljoen euro pour une bijkomende dotatie om te garanderen dat 100 percent van de kranten toekomst is inderdaad veel geld.

15.04 Minister Johan Vande Lanotte: De eerste 80 percent stelt niet zoveel problemen. Elke bijkomende percent jaagt de kosten echter de hoogte in.

15.05 Joseph Arens (cdH): Ik zal de evolutie van dit dossier van nabij volgen.

16.01 Valérie De Bue (MR): Wat zijn de plannen van Belgacom met betrekking tot haar gebouw in het centrum van Nijvel? Dat gebouw staat al tien jaar leeg, terwijl er bij de privésector en de verenigingen een grote vraag is naar kantoorruimte.

16.02 Minister Johan Vande Lanotte: De evolutie die Belgacom heeft doorgemaakt, heeft het beheer van het gebouwenpatrimonium bemoeilijkt omdat er sprake is van een vrij grote leegstand.

In 1997 heeft de raad van bestuur een grootschalig programma voor de verkoop van overtollige gebouwen uitgewerkt. Tussen 1997 en 2004 werden 376 gebouwen of gronden verkocht, voor een totale oppervlakte van 359.000 vierkante meter.

Net als andere gebouwen wordt

surface de 359.000 mètres carrés, à peu près 35 hectares.

Comme d'autres bâtiments, le bâtiment de Nivelles est utilisé partiellement comme central téléphonique. La partie située à l'arrière est propriété de Belgacom, la partie située Place Albert appartient à La Poste.

Je vous signale qu'il existe le même genre de problématique à Ostende. Là aussi - cela remonte à l'époque des PTT - un bâtiment abritant La Poste dispose d'une centrale téléphonique. L'usage d'une telle centrale téléphonique est assez difficilement commercialisable. Les câbles et appareillages, qui sont installés, doivent répondre aux besoins en télécommunication. Le coût relatif au déplacement et à la protection de cet équipement stratégique ou des câbles dépasse de loin le bénéfice immobilier potentiel. Cela signifie que, malheureusement, il n'est pas possible actuellement de commercialiser les parties les plus attractives du bâtiment qui sont, en outre, propriété de La Poste. En effet, c'est cette dernière qui est propriétaire des parties les plus intéressantes. Je pense notamment à la partie du bâtiment située près de la place Albert 1^{er}.

Pour utiliser ce bien en espaces de bureaux modernes, des transformations sont nécessaires.

Quelle est la politique de Belgacom en la matière qui a, en outre, déjà signalé l'existence de nombreux inconvénients? Belgacom a l'intention de mettre tout en œuvre en vue de la location de l'espace inexploité. Il existe donc une volonté de louer l'espace. Un grand nombre de visites ont été effectuées sur place dans le passé - il y a notamment eu la visite des services de la ville de Nivelles – sans que cela donne lieu à des résultats. En fonction de chaque demande du marché, Belgacom examine l'opportunité de réaliser des travaux de séparation, de sécurisation et d'aménagement. Il faut donc sécuriser et aménager avant de pouvoir louer.

Cette opération est menée par une entreprise à qui a fait appel Belgacom et le ministre de tutelle n'a, en principe, rien à dire. Il s'agit d'une action strictement commerciale. Il m'est donc très difficile d'intervenir. Je ne peux le faire que si l'exécution du service public, qui incombe à Belgacom, est en danger.

En résumé, une possibilité de location existe. Toutefois, compte tenu des travaux à réaliser, le prix de location se situera à un certain niveau. De toute façon, il s'agit d'une décision autonome de Belgacom, notamment de la société qui gère ce type de dossier pour Belgacom.

16.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète. Si je comprends bien, l'intermédiaire est une société privée qui gère ce dossier et qui fixe le prix; cela ne passe donc pas par la Régie des bâtiments. Pourriez-vous me donner le nom de la société? S'agit-il d'une filiale?

16.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je pense qu'il s'agit de ConnectImmo mais je ne suis pas certain. Mme Carole Coune, mon chef de cabinet, pourra vous confirmer cet élément.

L'incident est clos.

ook het gebouw in Nijvel gedeeltelijk als telefooncentrale gebruikt. Het gedeelte achteraan is eigendom van Belgacom, terwijl het gedeelte aan de kant van de Place Albert aan De Post toebehoort.

Er doet zich een soortgelijk probleem voor met een gebouw in Oostende waarin De Post is gevestigd en waar verbouwingswerken moeten plaatsvinden.

Belgacom wil er alles aan doen om de ongebruikte ruimte te verhuren. Er hebben een groot aantal bezoeken plaatsgehad, onder meer door de diensten van de stad Nijvel, maar dat heeft niets opgeleverd. Voor elke aanvraag moeten veiligheidsmaatregelen worden getroffen en moeten de nodige aanpassingwerken worden uitgevoerd alvorens het gebouw kan worden verhuurd.

Belgacom heeft daartoe een beroep gedaan op een firma en in principe heeft de toezichhoudende minister daarin geen enkele zeggenschap.

16.03 Valérie De Bue (MR): Wat is de naam van de vennootschap? Gaat het om een dochterbedrijf?

16.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ik denk dat het gaat om ConnectImmo.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "telefoonfraude bij Belgacom" (nr. 3629)

17 Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fraude téléphonique chez Belgacom" (n° 3629)

17.01 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik heb bewondering voor uw snelle interventie. U hebt nog maar pas de eed afgelegd, en u bent nu al voorzitter van een commissie.

Voorzitter: Valérie De Bue.

Présidente: Valérie De Bue.

17.01 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Les personnes qui utilisent une ligne téléphonique classique pour se connecter à internet se font souvent escroquer : leur ligne téléphonique est détournée, via des lignes inconnues et surtout extrêmement chères.

Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, achtbare collega's, voor alle duidelijkheid: mijn oorspronkelijke vraag had als titel, zoals ik ze had ingediend bij de diensten: "Over Belgacom en telefoonfraude." Dat is toch wel een belangrijk detail: het gaat niet over telefoonfraude bij Belgacom, want dat is iets anders.

Ik wil de volgende praktijk graag onder de aandacht van de minister brengen. Mensen die beschikken over een klassieke inbelverbinding voor het internet, onder meer bij Belgacom – maar dat zijn er heel veel –, worden vaak omgeleid via andere inbelverbindingen. Een soort van buitenstaander, een soort van operator, zorgt ervoor dat de inbelverbinding van een klant van Belgacom die via de klassieke telefoonlijn inbelt, wordt afgeleid via een andere operator die men niet kent. Die operator hanteert zeer dure tarieven die absoluut niet vergelijkbaar zijn met de tarieven voor het klassieke telefoon-internetverkeer. Mensen schrikken natuurlijk als zij hun telefoonrekeningen zien, want die rekeningen zijn niet tienmaal, maar vaak ook honderdmaal en zelfs duizendmaal zo hoog. Dat is aan het licht gekomen door een dame die maandelijks telefoonrekeningen kreeg van vele tienduizenden franken. Zij vroeg bij Belgacom om uitleg. Belgacom gaf als antwoord dat alleen het volgende mogelijk is: ofwel moet die dame bij Belgacom een speciale beveiliging kopen, wat, als ik mij niet vergis, 3 euro per maand kost, ofwel moet die dame een ADSL-verbinding hebben. Een ADSL-verbinding kost echter 40 euro en een ADSL-light-verbinding kost nu, als ik mij niet vergis, ongeveer 25 euro.

Lorsqu'ils en informent Belgacom, il leur est indiqué qu'ils doivent acheter un module de sécurisation spécial ou prendre une connexion ADSL. Le médiateur pour les télécommunications estime pourtant lui aussi que les opérateurs qui proposent des connexions par ligne classique à Internet doivent également en assurer la sécurisation.

Le ministre peut-il assurer une meilleure protection aux utilisateurs de connexions par ligne classique à Internet?

Ik moet zeggen dat ik met dat antwoord geen vrede kan nemen, net zo min als de ombudsman van telecommunicatie. Hij zegt dat de operatoren en de providers die dat soort van verbindingen voorzien, er wel voor moeten zorgen dat op hun installaties regelingen worden getroffen zodanig dat hun telefoonverkeer niet wordt afgeleid.

Mijnheer de minister, kunt u er mee voor zorgen dat vanuit het overheidsbedrijf Belgacom de cliënten die inbellen op het internet via een klassieke inbelverbinding beter beschermd zouden worden?

Overigens, dat probleem is niet nieuw. Destijds heeft Belgacom voor de e-mailadressen een extra bescherming eerst laten betalen en vervolgens mee gratis in een pakket gestoken.

Mij lijkt het evident dat voor een klant van Belgacom die

internetconnecties tot stand brengt via zijn telefoonlijn, de telefoonlijn, het toestel en het netwerk van de provider beschermd zijn in het basispakket.

Ik wil toch weten of de minister mee kan optreden om te verhinderen dat dat soort van fraude met 0900-nummers via het Belgacom-netwerk vanaf nu uit de wereld zou kunnen worden geholpen of, zoniet, dat de consumenten via speciale beschermingsprogramma's beschermd zouden kunnen worden tegen dat soort van afleidingen.

17.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer De Coene, ik probeer het probleem dat u schetst in uw vraag te begrijpen. Er bestaat een systeem dat aan de gebruiker vraagt om op de computer "OK" te klikken, waardoor die verbinding in feite wordt afgeleid. Op die manier wordt de gebruiker die een gratis inbelverbinding heeft, misleid.

Belgacom probeert naar eigen zeggen dergelijke praktijken te stoppen. Een cel van haar financieel departement houdt permanent in de gaten of desbetreffende wettelijke bepalingen worden nageleefd en of het verkeer van de klanten niet op een abnormale manier toeneemt. Daarvoor bestaat er een procedure, waarbij plaatselijke klanten worden gecontacteerd als er effectief een aanzienlijke toename van hun verkeer wordt vastgesteld, teneinde hun aandacht te vestigen op een tijdelijke toename van hun eigen verbruik of eventueel misbruik. De meeste klanten zijn er tevreden over deze gratis dienstverlening van Belgacom, waarbij een probleem wordt gesignaleerd. Persberichten hebben dat bekendgemaakt.

Op dit moment is men bezig met projecten van autoregulering van de telecommunicatiesector door de oprichting van een ethische commissie en de invoering van een ethische code, die gemeenschappelijk zijn voor de sector.

Belgacom past zelf een gedragscode toe die haar toelaat op te treden tegen leveranciers van informatiediensten met wie zij contractuele banden heeft. Die gedragscode bevat bepalingen die in staat stellen op te treden tegen die systemen van dialers. Tegen Belgacom is er geen enkele klacht in verband met wangedrag vanwege haar dienstverleners. Niet alleen Belgacom zelf, maar ook haar dienstverleners zijn dus vrij van aanklachten. Het probleem doet zich dus voor met andere dialers. Al die acties vergen geen vergoeding. Zij worden gratis uitgevoerd door Belgacom.

De klant kan ook zelf stappen ondernemen, evenwel tegen betaling. Door te vragen om een aantal beperkingen te laten activeren, wordt de toegang tot bepaalde bijzondere nummers permanent onmogelijk gemaakt. Die beperking wordt geactiveerd door Belgacom op vraag van de klant of, geval per geval, door de gebruiker zelf. Het gaat bijvoorbeeld om het blokkeren van internationale oproepen, gsm-nummers, speciale nummers en dergelijke. Vroeger heeft Belgacom dat ook gedaan met 0900-sekslijnen. Ik heb dat ooit voor een van mijn kinderen moeten toepassen, maar dat geheel terzijde. Ik heb hem gestraft door zijn zakgeld in te houden, maar toen de rekening toekwam, bleek de straf absoluut ontoereikend.

Die beperking geldt ook voor andere beschermingen, zoals de internet-firewall en antivirussoftware die, wanneer zij regelmatig worden geüpdatet, kunnen vermijden dat een internetgebruiker het

17.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Belgacom s'efforce réellement de contrer ces fraudeurs. Dans un premier temps, une cellule du service Finances repère les augmentations anormales des factures et prend alors contact avec l'abonné concerné. Un communiqué de presse a également été diffusé pour sensibiliser davantage l'opinion publique au problème. La commission d'éthique prépare actuellement un code de conduite pour le secteur des télécommunications. Belgacom dispose déjà de son propre code, qui lui permet d'intervenir en cas de besoin.

En outre, le client peut lui-même agir mais ces démarches ont un coût. Il peut faire bloquer certains numéros et installer un firewall ou un logiciel anti-virus.

Quant à savoir si Belgacom doit offrir davantage de services gratuits, je dois me concerter avec le ministre de la Consommation. Si une sécurisation gratuite doit être offerte, l'obligation doit en incomber à l'ensemble des opérateurs télécom.

slachtoffer wordt van allerlei soorten van kwaadwillig internetverkeer. Ook daarmee heb ik enige ervaring, al durf ik nooit mijn abonnement voor de antivirussoftware bevestigen, omdat ik nooit weet of dat ernstig is of niet. De antivirussoftware verloopt en eigenlijk moet men dan zijn abonnement verlengen, maar zeker is men nooit, want de eerste de beste geestigaard kan voor een virus zorgen. Het leven is moeilijk.

Samen met veiligheidsinstellingen en een regelmatig veiligheidsonderhoud, zijn dat zeker zaken die de consument toelaten veiliger te surfen.

Ik kom tot andere soorten fraude. De algemene werkwijze voor fraude op het vlak van de 0900xx-nummers is de volgende: fraudeurs openen een huurnummer bij een operator en beginnen verkeer naar dat nummer te genereren. De fraude wordt vaak ontdekt door een onverklaarbare toename van het verkeer op zeer korte tijd, vaak 's nachts. De aangeboden dienst is niets meer dan een lege doos. De oplichter zelf kan dat doen. Hij schrijft naar een reeks hotels of restaurants om een prijsofferte te vragen voor een evenement. De prijsofferte moet worden teruggestuurd naar een faxnummer dat natuurlijk een 0900-nummer is. Enkele bladzijden faxen en een paar minuten verbinding leveren al iets op. Men organiseert trafiek. De oplichters buiten mensen met financiële problemen ook uit. Ze plaatsen advertenties met zulke nummers waar deze mensen naar bellen. Op die manier gaan ze veel meer betalen.

Ik denk dat Belgacom wanneer het dergelijke fraude op het spoor komt via de gedragscode over middelen beschikt om onmiddellijk op te treden. Ik denk dat ik uw vraag naar nog meer gratis dienstverlening eigenlijk moet doorsturen naar mijn collega Freya Van den Bossche. In een concurrentiële omgeving moet men immers opletten als één bedrijf dat doet en de anderen niet. De minister van Consumentenzaken kan echter misschien met de verschillende mensen die hierin actief zijn toch een soort algemeen initiatief nemen. Ik denk dat dit echte oplichting is. Bedrijven die te goeder trouw actief zijn zouden toch moeten kunnen proberen om allemaal samen te werken op een goede manier zonder dat de cliënt dat betaalt. Met uw permissie zal ik mevrouw Van den Bossche vragen om deze vraag nog eens te bekijken en ik zal dat ook actief ondersteunen.

17.03 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik denk dat we ook ten behoeve van uw eigen gezinsbudget iets pertinentere maatregelen gaan moeten nemen.

17.04 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is nu voorbij. Ik ben er al van af.

17.05 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Dat zijn toch dingen die een mens lang meesleept.

17.06 Minister Johan Vande Lanotte: Ja, 't is wreed.

17.07 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Nu, ik geef een voorbeeld. U hebt gewag gemaakt van de code van goede praktijken, een code van zelfregulering. Ik denk dat dit zeer nuttig is voor de bonafide spelers op de markt. Hier hebben we echter te doen met een aantal mensen die men zelfs niet kent. Men weet dus eigenlijk niet van hun bestaan.

17.07 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Un code de conduite est bien sûr utile pour les opérateurs honnêtes. Il ne nous est d'aucun secours pour les escrocs dont

Het zijn mensen die zeer goed geëquipeerd zijn, die beschikken over veel technische knowhow om dat soort praktijken te doen. Mijn pleidooi bestaat erin dat men niet op het niveau alleen van de individuele gebruiker maar ook op het niveau van het netwerk, in dit geval het netwerk en de providing van Belgacom, structurele stappen zou ondernemen en dat men dat niet zou overlaten aan de individuele consument die trouwens de hele tijd in de buitenbaan loopt. Eer hij dat ontdekt is het natuurlijk al te laat. Dikwijls weet de persoon ook niet wat de goede programma's zijn om daar technisch op te antwoorden. Die mensen hebben ook niet de technische knowhow, gesteld dat ze het al tijdig zouden zien.

l'identité n'est pas connue. Il faut également prendre des mesures structurelles au niveau du réseau.

Waarom heb ik de vraag aan u gesteld? Het gaat hier om het bedrijf Belgacom maar ik ben ervan overtuigd dat dit ook gaat via andere inbelverbindingen. Het bedrijf Belgacom beslaat een groot gedeelte van die markt en heeft er een zodanige notoriëteit dat ik vind dat we van overheidswege moeten proberen om dit bij te sturen.

U hebt gelijk, dit situeert zich op verschillende niveaus. Het zou inderdaad zeer gepast zijn om het te vragen aan de minister van Consumentenbescherming. Ik denk dat ook de minister van Infrastructuur iets zal moeten doen. Het probleem wordt steeds erger. Momenteel zijn 30% van de privé-pc's gekaapt door externe servers die via die privé-computers hele netwerken bestoken en ook andere privé-computers.

Men beseft dat nu nog niet. Ik zal daaromtrent trouwens straks initiatieven nemen. Dit is iets wat staat op het kruispunt van infrastructuurbescherming, internetbescherming en zeer zeker consumentenbescherming. In een oprukkende digitale wereld kunnen wij met zijn allen niet genoeg beschermd zijn. Trouwens, ook deze kabel zou beschermd moeten worden want momenteel wordt het computernetwerk van de Kamer gehackt door buitenstaanders.

17.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Kent u hen?

17.09 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Dit werd meegedeeld door de voorzitter van de Kamer. De werkgroep die zich bezighoudt met de informatisering zal zich daarover buigen. Dit is evenwel niet bestemd voor het verslag want ik had de voorzitter beloofd om ...

17.10 Minister **Johan Vande Lanotte** : Om het niet te zeggen, maar nu is het te laat!

17.11 **Philippe De Coene** (sp.a-spirit): Wij zijn niet meer met velen aanwezig.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

18 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het lot van het Raadgevend Comité van de Gebruikers en van de ombudsdienst bij de NMBS in het kader van de herstructurering van het bedrijf" (nr. 3782)

18 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le sort réservé au Comité consultatif des usagers et au service de médiation de la SNCB dans le cadre de la restructuration de l'entreprise" (n° 3782)

18.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer **18.01** **Jef Van den Bergh**

de vice-eerste minister, collega's, stellen dat het bedrijf NMBS in volle evolutie is, is natuurlijk een open deur intrappen. Het is dan ook logisch dat deze evolutie leidt tot een hele reeks vragen, zoals vandaag is gebleken. Ik denk dat het belangrijk is een overzicht op het geheel te behouden. Daarom wil ik mij graag aansluiten bij het voorstel van collega De Padt in deze commissie een soort themavergadering over de toekomst van de NMBS te organiseren. In afwachting daarvan heb ik drie korte specifieke vragen over de NMBS. Mijn eerste vraag gaat over het Raadgevend Comité van de Gebruikers en van de ombudsdienst.

Bij de NMBS is, conform de wet op de overheidsbedrijven, een Raadgevend Comité van de Gebruikers werkzaam, dat de belangen van de gebruikers in het algemeen verdedigt. Het Comité wordt gefinancierd door de NMBS zelf. Daarnaast is er ook de ombudsdienst die de individuele klachtendossiers behandelt. Dat is bekend. Graag zou ik weten wat het lot van deze organen zal zijn in het kader van de lopende herstructurering van het bedrijf. Ik denk dat er twee mogelijkheden zijn. Ofwel worden zij gelieerd aan de holding die Infrabel en de transportmaatschappij overkoepelt, ofwel komen zij los te staan van het hele bedrijf. Ik denk dat de laatste optie de voorkeur moet krijgen, zeker vanaf het moment dat er meerdere operatoren op het net zullen komen. Dat geldt in eerste instantie vooral met betrekking tot het internationale reizigersverkeer en inzake het goederenverkeer. Daarom vernam ik graag wat de oplossing is en op welke termijn deze oplossing zal totstandkomen.

18.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Eigenlijk is dat nog niet uitgeklaard. In de herstructurering wordt dat niet geregeld. De herstructurering is mijn bevoegdheid. De KB's worden nu ondertekend. Aspecten inzake het Raadgevend Comité van de Gebruikers en de ombudsdienst moeten door de minister van Mobiliteit, Renaat Landuyt, worden geregeld. Hij regelt het consumentenaspect. Ik moet het bedrijfsaspect reguleren. Dat is een uitvloeisel van wat door Europa op het vlak van liberalisering is voorzien. Dezelfde minister mag niet meer en het bedrijf én de regulering vastleggen. Hetzelfde geldt voor Belgacom dat door de heer Verwilghen en mevrouw Van den Bossche wordt beheerd. Ik mag alleen het bedrijf beheren, wat niet hetzelfde is. Daarom heb ik ook aan de heer De Coene gezegd dat ik dit ondersteun, maar dat hij zijn vraag eigenlijk aan mevrouw Van den Bossche zou moeten stellen. Dat is een aangename suggestie van mij aan hem. Hier is de heer Landuyt verantwoordelijk. Ik weet niet of dat even aangenaam is. Dat ligt niet aan de heer Landuyt, maar eerder aan mevrouw Van den Bossche.

De wet van 1991 voorziet in een ombudsdienst bij elk autonoom overheidsbedrijf of bij elke groep van verbonden autonome overheidsbedrijven. Volgens de wet hoort dit dus bij het geheel. Als men de dienst los bekijkt van het geheel, dan moet de wet worden gewijzigd. De vraag rijst of dit goed is of niet. Heel eerlijk denk ik dat het losstaan voordelen heeft op lange termijn. Toch zitten wij nog heel sterk met één bedrijf. Misschien zouden wij dat beter bij de tak transport onderbrengen. Daar zullen ook wel klachten over komen. Er zijn natuurlijk altijd wel klachten over infrastructuur, maar de meeste klachten gaan over de dienstverdeling. De tak transport lijkt mij echter het meest geschikt. Wij zullen dat echter op lange termijn moeten bekijken. Dan denk ik dat het beter is om dit los te maken. Wil men

(CD&V): Le Comité consultatif des usagers défend les intérêts des voyageurs de la SNCB et est financé par cette dernière. Le service de médiation des chemins de fer belges traite les plaintes individuelles.

Dans le cadre de la restructuration de la SNCB, ces organes seront-ils associés à la société holding qui englobe Infrabel et la société de transport? Ou seront-ils détachés de l'entreprise en tant qu'ensemble? Dans un contexte où, avec le temps, d'autres opérateurs seront actifs, cette dernière option me paraît déjà préférable.

18.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: L'arrêté royal relatif à la restructuration – qui constitue un aspect économique et relève donc de ma compétence – ne règle pas encore la question. Le Comité consultatif et le service de médiation 'consommateurs' sont de la compétence de M. Landuyt. En effet, les instances européennes ont décidé qu'un même ministre ne pouvait gérer qu'un seul aspect.

En vertu de la loi de 1991, chaque entreprise publique indépendante ou chaque groupe d'entreprises publiques autonomes liées doit disposer d'un service de médiation. Si le service est dissocié, la loi doit donc être modifiée. Je crois que cette dissociation sera avantageuse à long terme.

A court terme, les services pourraient éventuellement être placés sous la tutelle de la société de transports, car les plaintes sont plus nombreuses pour la prestation de services que pour le

die stap ineens zetten, voor mij niet gelaten. Ik denk dat hierover de komende maanden met Renaat Landuyt moet worden gesproken. U zult best de discussie met hem aanvatten. Voor mij is het eender. Op korte termijn houdt men dit beter dicht, op lange termijn splitst men beter uit. De regularisering van de dienst nationale reizigers is echter niet voor morgen. De dienst nationale reizigers blijft in grote mate een monopolie. De kans dat er veel maatschappijen gaan op afkomen, betwijfel ik.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal minister Landuyt daarover ook nog spreken.

transport. Il faudra en parler avec M. Landuyt. Toutefois, la libéralisation du marché national des voyageurs n'est pas pour demain. Il y a peu de chances, selon moi, de voir arriver un grand nombre de sociétés.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): J'interpellerai M. Landuyt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

Le **président**: M. Chastel a reporté ses questions (n°s 3633 et 3714).

19 Vraag van de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening door De Post" (nr. 3746)

19 Question de M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le service offert par La Poste" (n° 3746)

19.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het nieuws kwam het bericht dat De Post een aantal dienstverleningen zou willen doen in de avonduren.

19.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): J'ai appris par les médias que La Poste envisage de distribuer désormais les envois recommandés et les paquets le soir, ce qui est une bonne chose pour les personnes qui travaillent pendant la journée. Cette initiative est en outre indiquée dans un contexte de marché de plus en plus concurrentiel.

Meer bepaald gaat het om het uitreiken van aangetekende zendingen en van pakjes. Mij lijkt het trouwens een zekere logica te hebben. Mensen die overdag niet thuis zijn zullen geen problemen ondervinden met "passief postverkeer" dat gewoon in de brievenbus belandt. Als er echter een daad moet gesteld worden, een handtekening plaatsen of iets in ontvangst nemen, is het logisch dat dat zou gebeuren op de uren dat de mensen thuis zijn. In een omgeving waarin, gezien de liberalisering, de concurrentie steeds toeneemt is het goed dat een overheidsbedrijf haar dienstverlening zo tracht te optimaliseren dat ze op de markt veel performanter kan zijn, zeker met het oog op concurrentie met eventuele andere aanbieders van postdiensten.

Qu'en est-il? Quelles seront les conséquences pour le personnel? L'instauration d'une tournée tardive de distribution de courrier aura-t-elle une incidence sur le projet Géoroute?

Mijn vraag is volledig informatief, ik denk dat we die zaak moeten ondersteunen. We moeten zoeken hoe een postbedrijf in deze moderne tijden, in een actieve wereld, steeds performanter kan zijn. Mijn vraag is heel precies: wat is de stand van zaken in dit dossier? Welke weerslag zal er zijn op de tewerkstelling? Heeft het invloed op het Georoute-systeem, want in de bestaande Georoutes wordt rekening gehouden met de uitreiking van pakjes en aangetekende zendingen.

19.02 Minister Johan Vande Lanotte: Collega De Coene, ik ben het met u eens dat het een goed initiatief is van De Post. Het geeft aan dat vernieuwing kan. Het opnieuw uittesten van de avondronden kan, mijns inziens, een mogelijke optie zijn. Men heeft een aantal zeer beperkte testen uitgevoerd. Ik weet dat een aantal jaar geleden het personeel van De Post van Oostende zelf gevraagd heeft aangetekende zendingen 's avonds te mogen ronddelen. Men heeft dat project gestopt, omdat het niet "binnen de plooiën" viel.

19.02 Johan Vande Lanotte, ministre: J'estime que la tournée tardive est une bonne initiative, qui prouve qu'il est possible de se renouveler. En ce qui concerne les colis postaux, un secteur important, La Poste peut certainement offrir une plus-value.

Nu breidt men het project uit tot 13 kantoren. Het blijft echter een test.

Quelques tests très limités ont

13 kantoren met verschillende bevolkingsdichtheid en verspreid over heel het grondgebied zullen de test uitvoeren. In de 13 kantoren zullen verschillende scenario's getest worden die een verschillend effect hebben op de opbrengsten en de kosten. Het is een soort laboratorium. Bij de test worden de medewerkers van de betrokken kantoren ingezet. Binnen een bepaald aantal uren probeert men dat te organiseren. Indien men meer zicht heeft op de piste van de avondronden zal deze nieuwe organisatie met de vakbonden moeten overlegd worden. Het project zal wellicht gevolgen hebben op de klassieke postbedeling. Dat kan moeilijk anders. Men kan moeilijk een nieuwe ronde uitvinden zonder dat de gevolgen uitblijven.

Ik vind het project een goede zaak. Er zijn nog geen resultaten beschikbaar. Het is een typisch voorbeeld van de wijze waarop dit overheidsbedrijf probeert met nieuwe mogelijkheden te werken om op die manier de aantrekkelijkheid ten opzichte van de concurrentie, zeker wat pakjes en aangetekende zendingen betreft, te vergroten. Aangetekende zendingen en zeker de pakjes blijven belangrijke markten. De fiabiliteit is een meerwaarde die de Post kan bieden. In sectoren die relatief weinig door automatisering zullen worden getroffen, probeert De Post nieuwe initiatieven te nemen. Achteraf zal hierover met de vakbonden moeten onderhandeld worden, omdat het zeker gevolgen zal hebben.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

20 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het sociaal passief van de NMBS" (nr. 3783)

20 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le passif social de la SNCB" (n° 3783)

20.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, collega's, in het kader van het Move plan dient de NMBS enkele duizenden personeelsleden te laten afvloeien. Omwille van het personeelsstatuut is het onmogelijk om deze werknemers in de werkloosheid te laten komen. Ze kunnen niet ten laste van de sociale zekerheid terecht komen. Hierdoor komen ze in een pool terecht en blijven de werknemers ten laste van de NMBS, met als gevolg een invloed op het sociaal passief. Dat doet vragen rijzen over de financiering van dat sociaal passief.

Mijnheer de minister, daarom heb ik een aantal punctuele vragen.

Ten eerste, hoeveel personeelsleden zijn er tot op heden sinds de start van het Move-plan daadwerkelijk reeds afgevloeid? Wat is het bedrag van het sociaal passief dat daaraan vast hangt?

Ten tweede, wat is jaar per jaar de geplande afvloeiing van de personeelsleden? Op welk bedrag wordt het sociaal passief jaar per jaar geraamd van 2004 tot 2008, het jaar waarin de heer Vinck een budgettair evenwicht wil gerealiseerd zien?

Ten derde, hoe zal dit sociaal passief gefinancierd worden door de NMBS?

Aangezien ik een aantal cijfers vraag, zou ik, indien mogelijk, graag over de tekst van het antwoord beschikken.

déjà été menés. Ces tests devraient à présent être étendus à 13 bureaux couvrant des territoires à la densité de population différente et répartis sur l'ensemble du territoire. Les distributions seront organisées de différentes manières de telle sorte que l'on peut véritablement parler d'un laboratoire d'essai.

La nouvelle approche aura certainement des effets sur la distribution classique du courrier. Il est par contre trop tôt pour tirer des conclusions. Il nous faut encore discuter avec les syndicats.

20.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Dans le cadre du plan MOVE, la SNCB doit licencier plusieurs milliers de travailleurs. Il n'est pas possible, en raison de leur statut, de les mettre au chômage. Ils restent à charge de la SNCB.

Combien d'agents de la SNCB ont-ils été licenciés depuis le début de la mise en oeuvre de ce plan? Quel est le montant du passif social correspondant à ce nombre de licenciements? Combien d'agents seront-ils licenciés chaque année entre 2004 et 2008? Quelles conséquences ces licenciements auront-ils sur le passif social? Comment ce passif doit-il être financé?

20.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Wij hebben de cijfers van het aantal personeelsleden. Dit is een belangrijk element in het antwoord. Als men dit bekijkt, stelt men een ongelooflijke stabiliteit vast. In 2001 waren er 39.927 en in augustus zijn er 39.267. Dit komt neer op een verschil van 660 mensen. Dit is een heel opmerkelijk gegeven. Het maximum aantal bedroeg 41.360 in juni 2002. Iedere maand daalt het aantal. Dit betekent dat de evolutie moet worden gerelativeerd. In 2002 zijn er 1.000 personeelsleden bijgekomen, in 2003 is het aantal met 200 verminderd. In de maand januari waren er ongeveer 1.000 personeelsleden minder. De evolutie blijft echter voortduren. Tussen januari van dit jaar en nu zijn er 800 personeelsleden minder en dit vooral dankzij de uitstapregeling. Dit heeft meer succes gehad dan was verwacht. We gaan langzaam onder de 39.000 dalen. In het sociaal akkoord was afgesproken dat er op 31 december 2005 38.000 mensen aan het werk zouden blijven. Dit betekent dat er tot eind 2005 nog zowat 1.200 personeelsleden moeten afvloeien.

Het sociaal passief wordt niet zozeer bepaald door het aantal mensen dat afvloeit. Echte afvloeiingen zijn in dit mechanisme immers niet echt voorzien. Mensen gaan met brugpensioenen, worden verplaatst of worden ter beschikking gesteld van andere instanties. Daarnet was er nog een vraag over de callcenters. Het sociaal passief bestaat in hoofdzaak uit de uitstapplannen en de brugpensioenen. Dit moet worden gedefinieerd en dan blijkt het te gaan over 69 miljoen euro in 2004 en 89 miljoen euro in 2005. Dit sociaal passief is de som waarin men moet voorzien om deze uitstapplannen en brugpensioenen te betalen.

Voor 2006 tot 2008 is dit bedrag nog niet vastgelegd omdat de onderhandeling daarvoor nog moeten beginnen. Dit plan wordt integraal gefinancierd door de NMBS met middelen die voortspruiten uit de verkeersopbrengsten en de Staatscompensaties. Dit is een vrij aanzienlijke last voor het bedrijf zelf. Op die manier kan tot de herstructurering worden overgegaan. Ik zal u de uitleg bezorgen.

20.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: L'effectif est très stable. On dénombrait 39.927 travailleurs en 2001 et 39.267 en août 2004. Le chiffre maximum de 41.360 a été atteint en juin 2002. L'évolution doit toutefois être relativisée du fait de la baisse mensuelle de ce chiffre. Le succès rencontré par la réglementation relative aux départs a eu pour conséquence que 800 personnes ont quitté l'entreprise depuis janvier 2004. On descend lentement sous les 39.000, ce qui signifie qu'environ 1.200 membres du personnel devront encore quitter l'entreprise d'ici à la fin 2005.

Le passif social n'est pas tant déterminé par le nombre de personnes qui quittent effectivement l'entreprise que par le montant consacré au financement des plans de départ anticipé et des prépensions, soit 69 millions d'euros en 2004 et 89 millions d'euros en 2005. Les montants pour 2006 à 2008 doivent encore être négociés. Le plan est entièrement financé par la SNCB au moyen de recettes provenant du transport et de compensations de l'Etat.

Je transmettrai également une version écrite de ma réponse à M. Van den Bergh.

20.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

21 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de taalkaders bij de NMBS, de afvloeiing van NMBS-personeel en de aanwerving van nieuw personeel (bestuurders en treinbegeleiders)" (nr. 3784)**

21 **Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les cadres linguistiques au sein de la SNCB, le départ de membres du personnel SNCB et le recrutement de nouveaux collaborateurs (conducteurs et accompagnateurs de trains)" (n° 3784)**

21.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, nog een vraag over het personeelsbestand, nu niet vanuit de financiële invalshoek, maar over het taalkader.

21.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Au 1er juillet 2003, la SNCB comptait en son sein 21.640 membres du personnel

Op 1 juli 2003 – de minister heeft net de cijfers nog vermeld – bedroeg het aantal effectieven aan Nederlandstalige kant bij het NMBS-personeel 21.640 eenheden en aan Franstalige kant 20.013 eenheden. Zonder van de verdeling naar taalrol een fetisj te willen maken, is dit toch wel enigszins een scheeftrekking. Deze werd of wordt nog geaccentueerd door de aanwerving van nieuwe bestuurders en treinbegeleiders aan vooral Franstalige zijde. Daarom zou ik opnieuw een aantal cijfers willen vragen en, indien mogelijk, ook weer de tekst van het antwoord.

Hoeveel werknemers waren er op 1 juli 2004 afgevloeid en tot welke taalrol behoorden zij? Hoeveel bedroegen de aantallen Nederlandstalige en Franstalige effectieven op 1 juli 2004? Hoeveel Nederlandstaligen en Franstaligen werden er tussen 1 juli 2003 en 1 juli 2004 aangeworven? Ondertussen wordt er ook nog aangeworven, natuurlijk. Tot slot een meer omvattende vraag. Wordt er met de onderlinge verhouding Nederlandstaligen-Franstaligen rekening gehouden bij het evoluerende personeelsbeleid van afvloeiingen en aanwervingen, ook in het kader van het MOVE-plan?

21.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Het aantal afvloeiingen tussen 1 juli 2003 en 1 juli 2004 bedroeg 677 bij de Nederlandstaligen en 645 bij de Franstaligen. Het bedrijf heeft daaraan weinig te zeggen, dit is afhankelijk van de leeftijdsvoorwaarden. Dit betekent een nieuw bestand van 21.043 Nederlandstaligen en 19.357 Franstaligen en 13 Duitstaligen. Ik ken de precieze percentages niet, maar ik zie dat het verschil tussen beide nu 1.700 bedraagt. Dat zijn er 100 meer. De verhouding is dus iets, maar niet veel, gewijzigd: 0,5%.

De aanwervingen - 136 Nederlandstaligen en 127 Franstaligen - worden bepaald door de functionele behoeften, wat het Nederlandstalig en Franstalig landsgedeelte aangaat. In Brussel-hoofdstad bedraagt dit 1/1. Op het hoofdbestuur wordt een billijke verdeling nageleefd, rekening houdend met het toekomstige, waarschijnlijke taalkader. Ik geef u het cijfer mee. Ik kan de cijfers jammer genoeg niet echt in procenten uitdrukken, maar er deed zich wel een lichte wijziging voor van 0,5% sinds vorig jaar.

21.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik neem aan dat er ook rekening mee wordt gehouden bij de uiteindelijke doelstellingen van het Move-plan, om tegen 2008 naar een gezond evenwicht te streven.

21.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Inderdaad.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n°s 3678 et 3742 de M. Devlies sont reportées.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.49 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.49 heures.*

néerlandophones et 20.013 francophones. Ce déséquilibre linguistique est encore appelé à s'aggraver par l'entrée en service de conducteurs et accompagnateurs de train essentiellement francophones.

Le ministre pourrait-il nous fournir des données chiffrées par groupe linguistique du nombre de membres du personnel ainsi que des recrutements et des départs à la SNCB? La SNCB tient-elle compte, dans le cadre de sa politique en matière de personnel, des rapports linguistiques?

21.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Entre le 1^{er} juillet 2003 et le 1^{er} juillet 2004, 677 membres du personnel néerlandophones et 645 francophones ont quitté la SNCB. A l'heure actuelle, l'entreprise emploie 21.043 néerlandophones et 19.357 francophones. Le rapport a donc légèrement changé. Au cours de la période précitée, 136 néerlandophones et 127 francophones ont été recrutés.

L'entreprise tend à une répartition égale entre néerlandophones et francophones dans la Région de Bruxelles-Capitale et à une répartition équitable au sein de la direction centrale.

21.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le plan MOVE tend-il également vers un équilibre sain?

21.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Oui.

