



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

lundi

maandag

31-01-2005

31-01-2005

Après-midi

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 Belang</i>	<i>Vlaams Belang</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 stuk 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>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</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>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</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 Mme Marie Nagy au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le financement des investissements ferroviaires" (n° 4604)	1
<i>Orateurs: Marie Nagy, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Question de M. Miguel Chevalier au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le 'Location Based Service'" (n° 4404)	5
<i>Orateurs: Miguel Chevalier, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'affichage des trains dans les gares" (n° 4558)	7
<i>Orateurs: Melchior Wathelet, président du groupe cdH, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le retrait des envois Taxipost en cas d'absence du destinataire" (n° 4559)	10
<i>Orateurs: Melchior Wathelet, président du groupe cdH, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attribution du marché de la commercialisation de produits d'assurance dans les bureaux de poste par La Poste à Fortis Banque" (n° 4619)	13
<i>Orateurs: Melchior Wathelet, président du groupe cdH, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</i>	
Questions jointes de	16
- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la création de zones de services dans les petites gares sans guichets" (n° 4973)	16
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le report de la fermeture des guichets de certaines gares" (n° 5078)	16
- M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	16

INHOUD

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiering van de spoorinvesteringen" (nr. 4604)	1
<i>Sprekers: Marie Nagy, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de 'Location Based Service'" (nr. 4404)	5
<i>Sprekers: Miguel Chevalier, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aankondiging van de treinen in de stations" (nr. 4558)	7
<i>Sprekers: Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het afhalen van Taxipost-zendingen bij afwezigheid van de geadresseerde" (nr. 4559)	10
<i>Sprekers: Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekenning door De Post aan Fortis Bank van de markt van de commercialisering van verzekeringsproducten in postkantoren" (nr. 4619)	13
<i>Sprekers: Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</i>	
Samengevoegde vragen van	16
- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de inrichting van dienstenruimtes in kleine stations zonder loketten" (nr. 4973)	16
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitgestelde sluiting van de loketten van een aantal stations" (nr. 5078)	16
- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	16

sur "la fermeture de gares" (n° 5243) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		over "de sluiting van stations" (nr. 5243) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Olivier Chastel, Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. André Frédéric au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les travaux à réaliser sur la ligne 37" (n° 4695) <i>Orateurs:</i> André Frédéric, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	25	Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de op lijn 37 uit te voeren werken" (nr. 4695) <i>Sprekers:</i> André Frédéric, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	25
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la diversification des produits dans les points de vente de la SNCB et de La Poste" (n° 4821) <i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	28	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de diversificatie van het aanbod in de verkooppunten van de NMBS en De Post" (nr. 4821) <i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	28
Question de M. Dylan Casaer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les personnes à mobilité réduite" (n° 4828) <i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	30	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "personen met verminderde mobiliteit" (nr. 4828) <i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	30
Questions jointes de - Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la hausse du prix de l'abonnement annuel à la SNCB" (n° 4884) - M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tarifs des abonnements de train" (n° 5037) - M. Damien Yzerbyt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la hausse du prix de l'abonnement annuel à la SNCB" (n° 5053) <i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Bart Tommelein, Damien Yzerbyt	32 32 32 32	Samengevoegde vragen van - mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijsverhoging van het jaarabonnement bij de NMBS" (nr. 4884) - de heer Bart Tommelein aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de tarieven van de treinabonnementen" (nr. 5037) - de heer Damien Yzerbyt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijsstijging van het jaarabonnement bij de NMBS" (nr. 5053) <i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Bart Tommelein, Damien Yzerbyt	32 32 32 32
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les emplacements pour vélos près des bâtiments publics et des gares de la SNCB en particulier" (n° 5000) <i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	38	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de fietsstallingen bij openbare gebouwen, met name NMBS-stations" (nr. 5000) <i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	38
Question de Mme Zoé Genot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le soutien aux chômeurs en recherche d'emploi par la SNCB et La Poste" (n° 5049) <i>Orateurs:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte ,	40	Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ondersteuning van werkzoekenden door de NMBS en De Post" (nr. 5049) <i>Sprekers:</i> Zoé Genot, Johan Vande Lanotte ,	40

<p>vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> <p>Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le futur de La Poste" (n° 5188)</p> <p><i>Orateurs:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> <p>Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le traitement de faveur de la SNCB en ce qui concerne la taxe Elia" (n° 5200)</p> <p><i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p>	<p>42</p> <p>42</p> <p>45</p>	<p>vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> <p>Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toekomst van De Post" (nr. 5188)</p> <p><i>Sprekers:</i> François Bellot, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> <p>Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorkeursbehandeling van de NMBS met betrekking tot de Elia-heffing" (nr. 5200)</p> <p><i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p>	<p>42</p> <p>42</p> <p>45</p>
--	-------------------------------	--	-------------------------------

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

du

LUNDI 31 JANVIER 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 31 JANUARI 2005

Namiddag

La séance est ouverte à 14.27 heures par M. François Bellot, président.
De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer François Bellot, voorzitter.

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

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

01.01 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, en commission de l'Infrastructure du lundi 22 novembre, vous aviez répondu à Olivier Chastel à une question portant sur le financement des projets ferroviaires. Entre-temps, de nouvelles questions sont apparues, mais - en raison de certaines circonstances - elles n'ont pu être posées.

Vous avez proposé aux Régions une série de modifications du plan d'investissement de la SNCB. Vous attendiez leurs réactions pour le comité de concertation de décembre. C'était écrit au futur, mais il faut maintenant en parler au passé. Vous avez évoqué le fait que des mécanismes de préfinancement permettent d'accélérer la réalisation de certains projets ferroviaires.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner des précisions sur les points suivants?

- Quels sont les projets qui sont concernés par le préfinancement?

- Le projet relatif à la ligne Bruxelles-Luxembourg que vous évoquez porte-t-il sur la réalisation du projet Eurocap-Rail, en ce compris la création de la nouvelle ligne entre Ciney et Libramont? Ou est-il limité au projet de base de la SNCB, à savoir une simple modernisation de la ligne 161-162, qui aurait déjà dû être entreprise lors du précédent plan d'investissement?

- La forme de préfinancement qui est proposée par le gouvernement fédéral aux Régions relève de la mise en place des partenariats public-privé. Dans le cadre du projet de la ligne 161-162, le retour sur investissement des investisseurs privés est garanti par le paiement d'une redevance par Infrabel. Le montant des investissements impose l'étalement du versement de cette redevance sur plusieurs décennies. Le ministre peut-il estimer, pour le projet Bruxelles-Luxembourg, le coût réel de cette redevance payée par Infrabel et la durée de son

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

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

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

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

paiement?

- Le principe de préfinancement, selon les dires du ministre, doit permettre d'accélérer la réalisation de certains autres projets. Peut-on comprendre qu'en Région wallonne la mise en œuvre d'un PPP pour financer le projet sur la ligne Bruxelles-Luxembourg va dégager les marges initialement réservées à ce projet au point de vue investissement et que celles-ci pourront être affectées à d'autres projets?

Je remercie le ministre pour les réponses qu'il apportera à mes questions.

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, chers collègues, quand nous avons commencé à travailler avec le préfinancement, nous avons dû modifier de nombreuses choses au cours des discussions parce que les règles comptables avaient sensiblement changé. Le cofinancement est donc bien plus difficile en lui-même, mais le préfinancement a été rendu plus facile.

Techniquement, le préfinancement est possible à condition que deux des trois risques suivants soient assumés par un autre: le risque de bâtir, le risque d'entretien et le risque de l'offre. Autrement dit, quand j'annonce que je vais construire pour 100 euros, le risque existe que cela m'en coûte 120. Celui qui construit court le risque de ces 20 euros, et c'est ainsi dans presque tous les contrats, bien entendu. Le deuxième risque est celui de l'entretien. Une gare, par exemple, doit être disponible pendant trente ans. Le risque de l'entretien, et pas forcément l'exécution, doit être assumé par quelqu'un. Le troisième risque concerne l'offre. Qui prend le risque en cas de location? Le préfinancement est possible si deux des trois risques sont ailleurs. Le risque lié à la construction est toujours assumé par un autre. Quand une autorité passe un contrat, c'est toujours l'autre qui prend le risque. L'entretien comme l'utilisation par un client sont des risques. Il n'y a plus de risque lorsque le contrat court sur 30 ans. Ce risque n'existe plus ou il faut alors s'occuper de l'entretien. La logique veut que lorsque l'on s'occupe de l'entretien, on peut garantir le contrat durant de nombreuses années.

Quelles sont les lignes concernées? La modernisation de l'axe 3, Bruxelles-Luxembourg, le terminal container de Schaerbeek, le diabolito Bruxelles-National, le tunnel de Liefkenshoek sous l'Escaut à Anvers et les travaux d'extension de capacité à Zeebrugge.

Pour Bruxelles-Luxembourg, des investissements de modernisation de la ligne existante vont être réalisés pour un montant de 366 millions d'euros. Cela ne concerne pas uniquement l'entretien mais aussi la modernisation. 100 millions vont à l'entretien mais le montant global est de 366 millions d'euros. Cela ne concerne pas le nouveau tronçon entre Ciney et Libramont. A cet égard, nous sommes en discussion avec le gouvernement luxembourgeois mais notre vision n'est pas exactement la même. Les chiffres varient aussi beaucoup.

Si je vous dis que les chiffres varient entre un et deux milliards d'euros, vous comprendrez que nous ne pouvons pas nous permettre de prendre une décision à la légère. On peut déduire de ce total les 366 millions dont on s'est déjà occupés avec le préfinancement. Néanmoins, entre un et deux milliards, il y a tout de même une

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

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

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

différence de taille. Ce montant de 366 millions se retrouvait dans le schéma d'investissement normal et va en être retiré. On pourra donc consacrer cet argent à d'autres missions, une fois déduite la contribution Infrabel. Trois investissements sont prioritaires: la gare de Mons, la gare de Charleroi et un terminal pour marchandises dont le nom m'échappe. Ce sont les trois projets qui pourront être réalisés le plus rapidement.

Nous avons une idée de la contribution d'Infrabel mais je ne peux pas encore vous en parler. Nous sommes en train de faire des offres. En effet, bien que la contribution de la Région wallonne soit fixe (un total de 66 millions d'euros entre 2005 et 2014, ce qui était convenu), le montant qu'Infrabel doit verser est dépendant de l'offre financière de ceux qui vont entrer en concurrence. Nous en avons une idée mais le dire ici et maintenant ne serait pas très intelligent. Je peux vous le dire si vous le gardez pour vous mais quelqu'un peut offrir plus – ou moins – et il n'est donc pas très intelligent de nous déclarer avant.

Le montant de la Région est fixe.

Par ailleurs, le travail à effectuer est clair. Les futurs investisseurs doivent maintenant calculer les coûts et déterminer leurs contributions. En d'autres mots, ils doivent estimer les bénéfices réalisables, déterminer leurs intérêts et leurs besoins, etc. De notre côté, nous essayons de diminuer au maximum la contribution d'Infrabel. Les offres les plus intéressantes seront évidemment retenues.

01.03 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, j'ai encore quelques doutes.

J'estime que la dernière partie de vos réponses est logique. On peut voir évoluer les questions.

En revanche, en ce qui concerne la ligne Bruxelles-Luxembourg et le projet Eurocap-Rail, si j'ai bien compris votre réponse, j'ai un doute sur les 366 millions. Eurocap-Rail...

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Cela concerne la première partie de la ligne. Cela permet un gain de temps de plus de vingt minutes.

01.05 Marie Nagy (ECOLO): Avec les 366 millions, mais ils concernent de toute manière la partie "modernisation" de la ligne Bruxelles-Luxembourg.

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Modernisation, pas seulement (...).

01.07 Marie Nagy (ECOLO): Ce projet est ancien.

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

01.08 Johan Vande Lanotte, ministre: ...mais qui n'avait jamais été réalisé.

01.08 Minister Johan Vande Lanotte: Dat echter nooit werd uitgevoerd.

01.09 Marie Nagy (ECOLO): Mais vous reconnaîtrez que cette

question est importante car la liaison entre les trois capitales européennes – Bruxelles, Strasbourg et Luxembourg – est évidemment un enjeu dépassant la Belgique et la Wallonie. Il est donc intéressant de pouvoir suivre l'avancement du dossier.

Vous modernisez pour partie; vous n'avez pas encore de réponse pour Ciney-Libramont...

01.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Ciney n'est pas reprise dans ce projet.

01.11 Marie Nagy (ECOLO): Donc, aucune décision n'a encore été prise concernant le raccourci qui devrait évidemment permettre un gain de temps mais aussi de bénéficier d'un meilleur trajet. Le Luxembourg est demandeur. Il a défendu la ligne auprès de l'Union européenne. D'après les informations dont je dispose, il serait même prêt à en financer une partie à condition que la SNCB y mette du sien. En effet, nous avons, semble-t-il, un contentieux avec le Luxembourg qui leur a laissé un mauvais souvenir.

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

01.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce que vous dites n'est pas vrai. J'ai rencontré mon collègue luxembourgeois. Quand on lui a donné les chiffres, il a dit qu'il fallait d'abord réfléchir. En effet, le chiffre de 2 milliards d'euros a été avancé. Nous pourrions également bénéficier d'une aide de 100 à 200 millions d'euros de l'Europe. Cela correspond à la somme des investissements en Wallonie pour les 10 ans à venir. Il s'agit d'un choix. On a choisi le PPP. Dans ce cas, on ne peut aller plus vite. Pour moderniser la ligne, il faut d'abord que des trains y passent. Si on fait ce choix, même si, comme dans ce cas, le Luxembourg intervient pour une partie et qu'il y a également une aide de l'Union européenne, cela signifiera que nous devons changer nos plans d'investissement et cela aura des conséquences pour la Wallonie. Pour moi, il est très facile de dire pendant dix ans qu'un choix a été fait. Il ne faut surtout pas sous-estimer les conséquences d'une telle décision. La somme de 2 milliards d'euros n'est pas définitive, mais c'est bien ce montant qui m'a été donné. Tout cela pour gagner environ vingt minutes. J'ajoute que la mesure que j'ai évoquée nous fait également gagner plus ou moins vingt minutes.

01.12 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat klopt niet. Mijn Luxemburgse ambtgenoot vroeg om bedenktijd.

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

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

On m'a dit de façon assez convaincante que, dans cinq ans, le nouveau trajet entre Bruxelles vers Paris/Strasbourg sera plus rapide que par cette ligne-là. Il faut donc faire des choix.

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

C'est la raison pour laquelle j'ai dit que l'on allait prendre une décision mais qu'elle devait être bien préparée. Nous avons deux possibilités. La première, qui me fait horreur mais qui est tout à fait possible, sera de le faire hors SNCB, en considérant que cela fait partie intégrante des activités commerciales. Et donc les rentrées pourraient payer les investissements, mais les calculs pour y arriver sont très compliqués. Ou bien on dit que cela fait partie du service universel et que cela dépend de la SNCB. C'est un choix à faire, mais il faut se montrer prudent. Les chiffres ne sont pas suffisamment clairs pour le moment pour prendre une décision en la matière.

Het zou kunnen dat als de reistijd via de lijn Parijs-Straatsburg korter is, niemand nog van die lijn gebruik zal maken. Ook de Luxemburgse minister plaatst daar vraagtekens bij.

Ici je suis complètement neutre. Comprenez-moi bien. Si au niveau francophone on dit que c'est le plus important et qu'il faut le faire, nous le ferons. C'est un choix. Au niveau de la SNCB, ils sont très

réticents pour investir leur argent dans ce projet. C'est un choix très important. Si à ce moment-là cela va plus vite par Paris-Strasbourg, on aura une nouvelle infrastructure très importante que personne n'utilise. Faites attention avec cela, c'est la seule chose que je demande. Je n'ai pas d'idée bien tranchée.

On va examiner toute cette problématique au niveau financier avec les Luxembourgeois. Le ministre luxembourgeois et moi-même avons convenu d'examiner, d'étudier le dossier. La même chose vaut pour eux. Cela veut dire qu'ils mettent beaucoup d'argent dans ce projet et pas dans les autres. Ils sont donc plus hésitants qu'au début.

01.13 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Cependant, il reste la question de la modernisation d'une ligne qui en a grandement besoin.

Personne ne conteste ce fait. Il me semble qu'il y a un retard d'investissement assez manifeste. On peut aussi faire le choix d'une option plus européenne ou, au contraire, l'ignorer. On peut aussi choisir d'investir dans des gares ou dans de l'infrastructure, si j'ai bien compris votre réponse.

Il sera intéressant de suivre l'évolution de ce dossier.

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

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

We zullen dit dossier met de grootste belangstelling volgen.

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

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

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

02.01 Miguel Chevalier (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag handelt over een advertentie "Lokaliseer uw kinderen" die thans verspreid wordt door een Limburgse telecomketen Essec. De advertentie speelt wellicht een beetje in op de zaak-Dutroux. Lokaliseer uw collega's en lokaliseer ook "de minnares van uw man", men heeft het niet over "minnaar", dus blijktbaar zijn er in ons land nog zaken die niet gelijkgeschakeld zijn. Kortom, er wordt een service aangeboden om de gebruikers van gsm's te lokaliseren.

Het verwondert mij dat op dit soort advertenties zo weinig reactie komt. Persoonlijk vind ik dit een grove schending van de privacyregels. Hoewel Essec bij hoog en bij laag beweert dat de privacy gerespecteerd wordt, valt dit, mijns inziens, te betwijfelen. De manier waarop men zich op het systeem kan inschrijven is nogal raar. Men schrijft zich in met een sms. Bijgevolg heeft men geen zekerheid dat de verstuurder van de sms de abonnee of de gebruiker van de gsm is. Het gevaar tot misbruik is dus vrij groot. Bovendien is een eenmalige toestemming heel makkelijk gegeven. Het is niet ondenkbaar dat de toestemming door een andere persoon wordt gegeven dan de eigenaar. Bij ministers en politici plakken de gsm's op het lijf. Ik kan me best de situatie indenken waarbij een gsm eventjes achteloos wordt achtergelaten en dat iemand anders van dat

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

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

moment gebruik maakt om ervan te profiteren om zich in te schrijven.

Is zo'n systeem toelaatbaar? In welke mate kan de overheid tolereren dat zoiets gebeurt.

Morgen staat het wetsontwerp betreffende de elektronische communicatie op de agenda. Ik weet niet of het ene aan het andere is te linken. Hoe dan ook ben ik even nagegaan of zulke zaken daarin worden beschreven en op pagina 75 van dat wetsontwerp lees ik dat de verwerking voor marketingdoeleinden of het leveren van een dienst met verkeersgegevens of locatiegegevens, slechts is toegestaan indien de abonnee of eindverbruiker daarvoor een welomschreven toestemming heeft gegeven op basis van precieze en volledige informatie van de operator over de door hem geplande verdere verwerking van de gegevens.

Hierin staat dus wel degelijk dat het een welomschreven toestemming moet zijn, terwijl de firma die de dienst aanbiedt het voorstelt als een zeer gemakkelijke operatie, een eenmalige toestemming via een sms. Men betaalt daarvoor 1,5 euro en vanaf dan is men verzekerd van die dienst. In de nasleep van de Dutroux-affaire zal dat waarschijnlijk bij sommige mensen een vorm van opluchting betekenen. Vanaf nu weten zij waar hun kinderen zitten, maar ik denk dat het aantal misbruiken veel groter zal zijn dan het aantal nuttige toepassingen.

02.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik ben het in grote mate eens met de heer Chevalier. Het is natuurlijk een parlementaire zaak en het punt zou dinsdagmorgen kunnen worden besproken. Mijn collega's Verwilghen en Van den Bossche zijn er in hoofdzaak mee bezig, omdat ik meen dat men hier best reglementerend optreedt.

Een keer zeggen dat het in orde is en het dan niet meer hoeven te herhalen, lijkt mij eigenlijk toch wel wat gemakkelijk. Het is juist dat we daarmee nog "malheuren" kunnen meemaken. Als ouder ben ik er natuurlijk in geïnteresseerd te weten waar mijn kinderen op een bepaald moment zitten. Dat is logisch, maar mijn kinderen zullen waarschijnlijk al gruwen bij de gedachte alleen. Bij kinderen van 10 of 12 jaar is dat natuurlijk een goede service. Dat is een van de redenen waarom men kinderen onder een zekere leeftijd een gsm zou geven, om ze te vinden als ze weg zijn. Dat is voor een deel zo, maar het wordt inderdaad toch wel wat gemakkelijk gemaakt. Het is wat overdreven.

Ik ben er geen grote voorstander van dat het een service wordt. De garanties moeten toch heel stevig zijn.

Als je mensen vraagt om privacy af te staan, dan moet men toch wel heel zeker zijn van hoe een en ander gebeurt.

Enige terughoudendheid is dus nodig. Je mag een commercieel bedrijf zoals Belgacom nooit vragen iets niet te doen, als er een aanbieding is. Daarmee zet men zich uit de markt. Ik denk dat men op dat vlak moet reglementeren en een en ander ietwat beperken tot wat het essentieel zou kunnen zijn, namelijk een hulpmiddel in sommige gevallen. Als men daarmee kinderen onder de tien jaar opspoort, heb ik geen enkel probleem. Zodra het verder gaat, moet men er toch heel voorzichtig mee omspringen. Ik denk dat het Parlement dat moet

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

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

02.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je rejoins M. Chevalier mais cette matière ressortit surtout aux compétences des ministres Verwilghen et Van den Bossche. Il suffit de donner une seule fois son autorisation pour activer le service, ce qui n'offre pas suffisamment de garanties. A mes yeux, ce service se justifie uniquement pour les parents ayant de jeunes enfants. On ne peut pas demander à l'entreprise de retirer son offre mais le Parlement peut limiter l'utilisation du service.

bekijken. Ik ben het terzake mee eens.

02.03 Miguel Chevalier (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank in ieder geval de minister voor zijn antwoord. Ik kan mij inderdaad best inbeelden dat het soms van nut kan zijn bij de opsporing van de eigen kinderen, al is het maar om de verontruste vader of moeder gerust te stellen.

Ik denk dat er een groter gevaar in schuilt als de toepassing ervan wordt veralgemeend bijvoorbeeld in de relatie werknemer-werkgever. Ik denk dat het dan al veel moeilijker wordt.

Ik dank de minister, omdat hij ons de voorzet geeft om daarrond parlementair werk te verrichten. Ik denk dat mijn collega's in de commissie daarop zullen inspelen.

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

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

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

03.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma première question concerne l'affichage des trains dans les gares. Elle est issue d'un certain nombre de contacts pris en interne au sein de la SNCB et de courriers que je résume dans ma question.

Il y a peu de temps, le comité de direction a fourni un effort assez important - 25 millions d'euros - pour afficher plus clairement les trajets de trains.

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Vous ne voulez pas, par hasard, parler de Verviers?

03.03 Melchior Wathelet (cdH): Si. Vous ne connaissez pas ce problème-là à Ostende, car il s'agit d'une gare terminus.

Je veux préciser que nous avons posé la question de savoir pourquoi le nom de Verviers n'apparaît pas et nous essayons d'obtenir un maximum de critères objectifs pour pouvoir renseigner les gens. Pourtant la gare de Verviers est la plus importante de l'arrondissement.

Le comité de direction de la SNCB, interrogé sur la question, nous a fait part des raisons de son choix dans l'affichage des gares traversées par les trains. Sa réponse précisait qu'en matière d'affichage des trains en gare, la règle générale consiste à mentionner la gare de destination – Eupen, dans le cas précis – et la gare de correspondance intermédiaire la plus importante – Liège-Guillemins, en l'occurrence. Ce principe a été établi en raison des capacités d'affichage limitées du système. En fait, il n'est pas possible d'afficher toutes les gares importantes de chaque relation sur les moniteurs de la gare, ce que nous comprenons aisément.

Cependant, dans les indicateurs de la SNCB que l'on peut se procurer

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

03.01 Melchior Wathelet (cdH): Recentelijk deed de NMBS een grote inspanning om de treintrajecten duidelijker aan te kondigen.

03.03 Melchior Wathelet (cdH): Op lijn 37 naar Eupen wordt Verviers, toch het belangrijkste station van het arrondissement, echter niet vermeld. Daarover ondervraagd, verklaarde de directie dat, bij het aankondigen van de treinen, omwille van de beperkingen van het systeem, het eindstation en het belangrijkste tussenstation worden vermeld.

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

dans les gares, les noms des villes pour l'IC 503 et 502 à destination de Verviers sont identifiées sous le libellé suivant: "Ostende, Bruges, Gand, Bruxelles, Louvain, Liège, Welkenraedt, Eupen", donc toutes les gares traversées par les trains sur la ligne 37, sauf Verviers. C'est le train que j'emprunte et c'est étrange d'entendre au départ du train, en néerlandais: "Ce train est un train à destination de Welkenraedt et Eupen; nous passerons par Leuven et Liège".

behalve Verviers, dus!

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

C'est extraordinaire! Ils arrivent à citer toutes les gares, sauf celle de Verviers. Ce n'est peut-être pas voulu, je n'en sais rien, mais avouez que c'est assez bizarre. Je suppose que le ministre ne va quand même pas dire que c'est prémonitoire!

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Votre père a peut-être fait quelque chose qui a déplu au fonctionnaire qui gérait ce dossier!

03.05 Melchior Wathelet (cdH): C'est sans doute à vous qu'il appartient de répondre à cette question!

Les trains en provenance de Verviers sont identifiés de la même manière. On entend: "Deze trein heeft als bestemming Eupen en Welkenraedt, il s'arrêtera à Leuven et à Liège-Guillemins". Ils citent Leuven, car c'est la prochaine gare, et Liège, car c'est la ville la plus importante sur le trajet du train. Et ils citent les deux dernières gares: Welkenraedt et Eupen. Par conséquent, il n'y a que la ville de Verviers qui n'est pas mentionnée.

Pour Mons-Quévrain, par contre, on indique la gare de destination qui est Quévrain et la gare de Mons où passe le train.

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Sur les écrans d'affichage, à l'arrivée en gare, il n'est pas fait mention de Verviers?

03.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Op de schermen met de aankomende treinen wordt Verviers niet vermeld.

03.07 Melchior Wathelet (cdH): Dans ce cas-là, je peux comprendre: on mentionne la ville de destination qui est Eupen, la dernière gare, et la ville la plus importante sur le trajet qui est Liège.

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

03.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Il ne mentionne pas Verviers non plus sur l'écran dans le train?

03.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Op het scherm in de trein wordt evenmin Verviers vermeld.

03.09 Melchior Wathelet (cdH): Si, quand on arrive à Verviers, bien entendu, mais pas sur l'écran quand on arrive entre Bruxelles et Leuven. C'est assez curieux! Sur l'écran, on peut lire Liège et Eupen, ce que je peux comprendre. Pour d'autres lignes comme celle de Mons-Quévrain, par exemple, ou celle d'Alost-Gent-Sint-Pieters, on indique une autre ville que celle de destination, qui n'est pas la plus importante, comme Mons ou Alost.

03.09 Melchior Wathelet (cdH): Wanneer men te Verviers aankomt, gebeurt dat. Voor andere lijnen, wordt een andere stad dan de bestemming, zoals Bergen of Aarlen vermeld.

Un an de vie parlementaire et d'utilisation accrue et intensive de la SNCB, cela aide: on peut ainsi se rendre compte de l'ensemble des horaires de train!

Zou men de namen die in de stations en in de dienstregelingen worden vermeld, niet kunnen aanvullen met de namen van de belangrijkste steden? Aldus zuden

Ne serait-il pas possible, monsieur le ministre, de compléter les critères de sélection des noms affichés en gare et mentionnés dans les horaires, en tenant compte de la notoriété et de l'importance des villes traversées, de sorte que les efforts déployés pour la promotion économique et touristique de la plupart de celles-ci soient confortés?

Vous comprenez bien que certaines villes comme Verviers, qui me préoccupe plus que d'autres puisque c'est ma ville d'origine, font des efforts en matière de promotion économique et touristique. Il est vrai que quand les transports en commun ne mentionnent même pas qu'ils y passent, c'est assez déstabilisant et c'est ressenti comme un fait discriminatoire.

N'y aurait-il pas lieu de prendre en compte le fait communautaire dans les critères d'affichage des villes? En effet, Verviers est la dernière gare en Communauté française avant Eupen, sauf pour les trains qui s'arrêtent à Welkenraedt.

Le **président**: Monsieur le ministre, nous sommes en présence d'un défenseur d'un village d'irréductibles Gaulois à Verviers!

03.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, j'ai compris qu'on ne pouvait aller à Verviers sans mentionner Ostende. Et je n'ai rien fait dans ce sens!

La gare centrale de Verviers n'est pas reprise dans le libellé des gares IC-A dans la brochure IC-IR mais la SNCB va remédier à ce problème. Une modification du libellé de ladite brochure sera effectuée.

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

03.11 Melchior Wathelet (cdH): Si, sur écran, toutes les gares sont mentionnées.

03.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Il faudra de toute façon mentionner Verviers dans l'annonce orale. Je vous demanderai de m'écrire à ce sujet afin que je ne l'oublie pas. Mais il ne sera pas aussi simple de modifier les écrans dans les gares car ils ne comportent que quatorze lignes. J'ai donc plus de réticences à vous confirmer cela.

En effet, les critères sont assez limités. Par contre, annoncer Verviers oralement ne coûte rien et c'est donc possible.

Je répète donc que je suis favorable en ce qui concerne le premier point, mais je suis beaucoup plus réticent pour le second point: certaines spécificités viendraient compliquer un système qui est national.

hun economische en toeristische promotie-inspanningen kunnen worden ondersteund.

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

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

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

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

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

ingewikkelder maken.

03.13 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je tiens à remercier le ministre pour sa réponse.

En ce qui concerne l'affichage dans les gares, le nombre de mots sur les panneaux est évidemment très réduit et la ville de destination doit être inscrite. Je comprends bien que l'on mentionne Liège plutôt que Verviers.

Monsieur le ministre, j'ai vraiment apprécié votre réponse en ce qui concerne les horaires de la SNCB qui sont spécifiés dans les petites brochures. Et aussi que les gares seraient mentionnées oralement. Cela constitue selon moi un grand pas. Comme vous le dites, cela ne coûte rien, mais il ne sert à rien d'éveiller les susceptibilités.

03.14 Johan Vande Lanotte, ministre: Si c'est réalisé, j'espère que vous m'inviterez à Verviers!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le retrait des envois Taxipost en cas d'absence du destinataire" (n° 4559)

04 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het afhalen van Taxipost-zendingen bij afwezigheid van de geadresseerde" (nr. 4559)

04.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous avais déjà posé une question concernant les envois Taxipost et, lors de ma dernière question, vous m'aviez dit qu'il y avait trois options lorsque le client ne pouvait pas réceptionner directement le colis Taxipost. La première option était un second passage gratuit sur rendez-vous avec les services de Taxipost; la deuxième option consistait à envoyer le colis, à la demande du destinataire, vers un bureau de poste en instance; la troisième option était l'enlèvement du paquet au dépôt régional de Taxipost, solution proposée en priorité par Taxipost.

Lors de ma précédente question, je vous avais dit que, sur le petit document laissé à l'adresse de la personne devant réceptionner le colis Taxipost, il n'y avait que la première et la troisième solution. Vous m'aviez dit que vous trouviez cela malheureux étant donné que la deuxième option n'était pas clairement identifiée et mentionnée sur le papier laissé chez le destinataire.

Il me revient aujourd'hui que la politique de la Poste aurait été récemment modifiée. En effet, la deuxième option dont vous m'aviez parlé, et pour laquelle vous m'aviez dit qu'il était vraiment dommage qu'elle ne figure pas sur le document laissé chez le destinataire, c'est-à-dire l'envoi du paquet vers un bureau de poste, aurait été purement et simplement supprimée, officieusement tout du moins. Ceci serait la conséquence de la filialisation de Taxipost, La Poste n'acceptant plus d'envois Taxipost, ni en dépôt, ni en instance. De plus, des instructions auraient été données au personnel afin d'inciter le client au retrait au dépôt régional de Taxipost en n'acceptant un second passage sur rendez-vous que si le client en faisait la demande explicite.

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

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

Je vous rappelle que, pour certaines personnes, le dépôt régional de Taxipost peut se trouver à plus de 35 kilomètres du domicile (c'est mon cas, par exemple) et que ces dépôts sont souvent situés à des endroits où il n'y pas d'accès en transports en commun. Prenons par exemple celui situé sur le zoning d'Herstal ou d'Angleur: quelqu'un qui habite le centre de Liège et qui devrait aller chercher son colis au dépôt régional Taxipost sans voiture aurait besoin de plus d'une heure pour y aller.

Pourriez-vous me confirmer la politique actuelle de La Poste et de sa filiale, selon laquelle la délivrance des colis a été modifiée de sorte que le client ne dispose plus des trois possibilités visées ci-avant, mais uniquement de la première et de la troisième? Dans le cas contraire, ne pensez-vous pas que des directives claires prévoyant la présentation explicite des trois options, comme vous m'en aviez parlé la dernière fois, pourraient être avantageusement adressées aux services de La Poste et de sa filiale Taxipost?

Ne serait-il pas également judicieux de mentionner explicitement ces autres éventualités sur le carton de passage déposé dans la boîte aux lettres en l'absence du destinataire du colis, ainsi que vous me l'aviez dit lors de notre dernier échange?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre: La filialisation de Taxipost n'a, pour le moment, aucun impact sur la stratégie commerciale relative à la deuxième présentation. La Poste confirme dès lors sa réponse antérieure, selon laquelle l'envoi d'un paquet vers le bureau de poste n'a pas été supprimé.

Il est vrai que Taxipost a récemment investi dans le développement de la technologie "Track & Trace", grâce à laquelle on peut suivre le paquet de sa distribution à sa réception. Même la visualisation sur le web est possible. Par conséquent, on a offert aux clients la possibilité de venir chercher le colis ou de recevoir le colis à leur domicile. On voit très bien ce qui peut se passer et, ainsi, s'organiser.

La possibilité de demander la mise à disposition dans un bureau de poste existe, mais elle n'est pas proactivement favorisée. La Poste va continuer à accepter les envois en dépôt et en instance.

Ceci étant dit, la réalité fait que notre réseau de distribution fait actuellement l'objet d'un examen, comme chacun le sait. La question que nous abordons ici y est liée.

Je vous rappelle que les plus grands distributeurs, notamment 3 Suisses, ont pour politique de laisser le choix au client: soit faire porter son colis à domicile, soit aller le chercher dans les stations-essence.

C'est à cet endroit que vous devez vous rendre. Et c'est un succès. Cela signifie que nous devons revoir complètement notre politique de présence. C'est un sujet de discussion fréquent entre les bureaux de Taxipost et ceux de la Poste. Et en réalité, personne n'est satisfait.

La discussion que nous allons avoir d'abord sur les bureaux de poste, les magasins de poste, les points de contact aura immédiatement une

nog op uitdrukkelijk verzoek een tweede maal worden aangeboden.

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

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

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

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

influence à ce propos. C'est l'exemple que de nouveau le client perd dans cette discussion. Il ne faut cependant pas faire le choix entre les deux.

04.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, indépendamment de la rationalisation en matière de bureaux de poste dont vous me parlez...

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je parle de l'amélioration. Cela veut dire que le nombre ne va pas diminuer.

04.05 Melchior Wathelet (cdH): Avec l'amélioration, nous aurons donc un service encore plus proche du citoyen. Evidemment, vous me parlez de l'exemple des 3 Suisses. Pourquoi les gens préfèrent-ils aller à une station-essence plutôt que d'aller directement chez 3 Suisses? C'est simplement, parce qu'ils vont trouver une station-essence à proximité de chez eux.

04.05 Melchior Wathelet (cdH): Met een beter netwerk zal men de klant een nog uitgebreidere service kunnen verlenen. Taxipost biedt op dit moment evenwel geen vergelijkbare oplossing met alternatieve afhaalpunten zoals benzinstations aan.

04.06 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est pour cela que Taxipost doit travailler avec d'autres possibilités.

04.07 Melchior Wathelet (cdH): Je peux le comprendre. Mais actuellement cette deuxième option ne m'est pas offerte et n'est pas mentionnée sur le document que l'on reçoit à son domicile. Une personne qui travaille à l'extérieur durant la journée et qui reçoit un envoi par Taxipost a comme seule possibilité d'aller le récupérer...

04.07 Melchior Wathelet (cdH): Wie werkt heeft geen keuze en moet zijn pakje noodgedwongen afhalen in het postkantoor.

04.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Cette personne peut aller à la poste. C'est encore toujours possible.

04.09 Melchior Wathelet (cdH): Mais alors il faut noter cette information sur le document laissé chez le destinataire. La première option est de reprendre un rendez-vous mais lorsqu'on travaille à l'extérieur, cela n'est pas toujours possible. La deuxième option est d'aller chez Taxipost, mais, dans mon cas par exemple, le bureau se trouve à plus de 35 km de mon domicile.

04.09 Melchior Wathelet (cdH): Die mogelijkheid zou vermeld moeten worden op het bij de geadresseerde achtergelaten kaartje.

Dès lors, j'estime qu'il est essentiel d'informer le destinataire de cette deuxième possibilité d'aller au bureau de poste qui est, dans 95% des cas, plus proche du citoyen. Peu importe l'amélioration réalisée au niveau des bureaux de poste, ils seront toujours plus proches du citoyen que n'importe quel centre Taxipost. C'est au bénéfice du citoyen mais aussi de Taxipost qui peut ainsi laisser des colis en dépôt.

04.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Cette possibilité est toujours d'actualité.

04.11 Melchior Wathelet (cdH): Il faudrait alors l'indiquer sur le document déposé chez le destinataire.

04.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Vous avez raison, ce système ne changera pas si (...). Nous examinerons cela dans le cadre de la redéfinition de tout le réseau.

04.13 Melchior Wathelet (cdH): Raison de plus pour noter cette deuxième option sur le document déposé chez le destinataire.

04.14 Johan Vande Lanotte, ministre: On ne vend pas quelque chose que l'on n'a pas.

04.14 Minister **Johan Vande Lanotte**: We kunnen dat niet doen want het aanbod is niet volledig.

04.15 Melchior Wathelet (cdH): Mais vous me dites qu'on peut toujours aller chercher le document au bureau de poste.

04.16 Johan Vande Lanotte, ministre: Oui, mais il faut prendre en compte les heures d'ouverture. Par exemple, le samedi, combien de bureaux de poste sont ouverts? Peu! C'est pour cette raison qu'on ne parle pas de cette possibilité.

04.16 Minister **Johan Vande Lanotte**: Op zaterdag zijn er bijvoorbeeld weinig postkantoren open. Daarom wordt over die mogelijkheid niet gesproken.

04.17 Melchior Wathelet (cdH): Il reste alors la troisième option, chez Taxipost.

04.18 Johan Vande Lanotte, ministre: Non, j'estime qu'il faut changer le système seulement si on dispose de nouvelles possibilités. Dans le cas contraire, en cas de changement, cela n'apporte rien et des efforts sont consentis en vain!

04.18 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik ben van mening dat het systeem alleen maar moet worden gewijzigd als er nieuwe mogelijkheden voorhanden zijn.

04.19 Melchior Wathelet (cdH): Je ne comprends pas, vous me dites qu'on peut toujours retirer le colis dans les bureaux de poste.

04.20 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est possible mais de là à en faire la promotion... On promeut quelque chose quand on dispose d'une réelle alternative performante. Ce n'est pas le cas!

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

05.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis 1995, la distribution de produits d'assurance dans les bureaux de poste faisait l'objet d'un accord exclusif avec le groupe Axa (ex-Royale Belge). Cet accord arrivant à échéance le 26 février 2005, un nouvel accord devait être conclu en vue de continuer à commercialiser une gamme de produits d'assurance dans le réseau des bureaux de poste au-delà de cette date.

05.01 Melchior Wathelet (cdH): Sinds 1995 is De Post voor het aanbieden van verzekeringsproducten in de postkantoren door een exclusieve overeenkomst met de Axa-groep verbonden. Volgens persberichten zouden zowel Axa als Fortis voor die dienst een offerte hebben ingediend. De raad van bestuur van De Post zou beslist hebben een exclusieve verkoopovereenkomst te sluiten

Selon les informations relayées par la presse, Axa ainsi que Fortis Banque auraient soumis une offre de service à La Poste pour la distribution exclusive de produits d'assurance dans les bureaux de poste. Le conseil d'administration de La Poste aurait décidé de signer

un accord exclusif de distribution avec Fortis Banque et la Banque de La Poste. Le choix de ces partenaires aurait été guidé par le souhait de mettre en adéquation La Poste avec le modèle "bancassurance", en ayant un seul partenaire financier pour les produits bancaires et d'assurance. C'était un article de "La Libre Belgique" de la fin de l'année 2004.

Or, en juillet 2004, en réponse à une question écrite que je vous avais posée, vous affirmiez qu'aucune procédure d'appel d'offres n'était en cours: "La Poste analyse pour l'instant les possibilités concernant la poursuite des activités de distribution d'assurances après février 2005. Comme indiqué dans la presse, La Poste n'exclut aucune solution a priori, en ce compris la possibilité de travailler avec plusieurs producteurs. A ce stade, il n'y a pas encore de décision et aucune procédure d'appel d'offres n'est en cours".

Eu égard à ces différents éléments, je m'inquiète du respect de la législation en matière de marchés publics pour l'attribution de ce marché de la commercialisation de produits d'assurance à Fortis Banque.

Je vous rappelle que j'apprenais, en octobre 2004, que le contrat avait été conclu entre la Banque de La Poste et Fortis. Or, en juillet 2004, vous me disiez qu'aucune procédure d'appel d'offres n'était encore en cours.

1. L'attribution de ce marché de la commercialisation de produits d'assurance dans les bureaux de poste a-t-elle fait l'objet d'un appel d'offres au niveau européen, comme, je pense, cela doit être le cas?
2. Si tel n'a pas été le cas, quelles sont les raisons qui ont justifié l'écartement d'une telle procédure d'appel d'offres?
3. Quel a été le mode de publicité utilisé pour cet appel d'offres?
4. Y a-t-il eu d'autres entreprises qui ont pu soumissionner et, le cas échéant, quel est leur nom?
5. Quels ont été les critères objectifs qui ont prévalu dans le choix de l'entreprise Fortis Banque de préférence à l'entreprise Axa qui avait le contrat entre 1995 et 2005?
6. Un contrat a-t-il été finalisé fixant les modalités pratiques de cette nouvelle collaboration entre La Poste, la Banque de la Poste et Fortis Banque?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Tout d'abord, si je lis bien les réponses fournies par La Poste à vos questions – au mois de juillet, je vous avais évidemment communiqué les informations que j'avais reçues –, je m'aperçois que ma réponse du mois de juillet n'était pas inexacte. Néanmoins, j'estime que j'aurais pu être mieux informé. Je vais d'ailleurs me renseigner à ce sujet.

A l'époque, aucune procédure d'appel d'offres n'était en cours. C'est exact. Mais c'est jouer sur les mots que d'affirmer qu'il n'y a jamais eu d'appel d'offres. La Poste a raison quand elle affirme que la législation relative aux marchés publics n'est pas d'application pour l'attribution des marchés de distribution de produits d'assurance par La Poste

met Fortis Bank en met de Bank van De Post. In juli 2004 bevestigde u echter nog dat er geen enkele offerteaanvraag liep. Gebeurde de toekenning van die markt op grond van een Europese offerteaanvraag? Zo niet, waarom niet? Hoeveel bedrijven dienden een offerte in? Op grond van welke objectieve criteria werd de markt toegekend?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte: Het antwoord dat ik in juli heb gegeven was juridisch juist, maar was niet helemaal volledig. De Post kon de wet op de overheidsopdrachten omzeilen. Dat heeft ze ook gedaan. De directie van De Post werd door haar raad van bestuur gemachtigd om te onderhandelen op basis van vooraf vastgestelde criteria inzake duur, betaling en mogelijke

dans la mesure où celle-ci ne paie pas un prix ou une rémunération pour la présentation des travaux. C'est probablement vrai. La loi sur les marchés publics n'est donc pas d'application. Par conséquent, affirmer qu'il n'y avait pas de procédure d'appel d'offres est juridiquement vrai. Néanmoins, me faire dire qu'il n'y avait pas de procédure en cours est faux!

samenwerkingsverbanden met De Post. Er waren twee kandidaten: Axa en Fortis. Fortis werd in aanmerking genomen.

En réalité, La Poste a publié une annonce, notamment via les communiqués de presse de février 2003, août 2004 et octobre 2004. Des interviews ont eu lieu dans le courant du mois de mars 2004. La Poste était donc occupée par cette procédure en juillet – le deuxième communiqué de presse a été publié après vos questions. Comme la loi sur marchés publics n'était pas applicable, seule une annonce a été publiée – comme cela se fait dans le cadre de marchés privés; ce n'est pas anormal – dans laquelle ils invitaient les candidats intéressés à travailler avec La Poste à déposer une offre. En juillet, ma réponse aurait pu être plus précise. J'aurais pu indiquer que nous étions intéressés et que tous les candidats potentiels pouvaient se présenter – c'est d'ailleurs la critique que je formule vis-à-vis des éléments que La Poste m'avait communiqués.

Par la suite, une annonce a été publiée. Il n'y a donc plus de critique au niveau du fond. On a annoncé trois fois dans la presse la proposition commerciale. Dès lors, ceux qui étaient intéressés ne doivent plus dire qu'ils n'étaient pas au courant!

Des offres ont été déposées notamment par Fortis et Axa. Des critères objectifs de sélection étaient prédéterminés – La Poste a donc été très correcte – et portaient sur la durée, sur le paiement – combien ça rapporte – et sur les synergies possibles avec La Poste. J'estime que ces critères sont tout à fait acceptables.

Sur la base de ces trois critères, la direction de La Poste a reçu un mandat du conseil d'administration - après examen des premières offres qui lui avaient été faites - pour négocier avec Fortis Banque un contrat qui devrait être conclu avant le 1^{er} mars 2005. Deux dossiers ont été soumis au conseil d'administration et celui-ci a fait son choix sur la base des conditions prédéterminées. Je n'ai pas de reproches ou de critiques à émettre à ce sujet. Selon moi la procédure s'est déroulée normalement. Toutefois, l'information aurait pu être mieux donnée au parlement. Je n'ai pas menti, mais j'aurais pu être plus clair. Mais je répète qu'un choix a été fait entre Fortis et Axa, ce qui ne pose pas de problème.

05.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, si je vous ai bien compris, lorsque vous avez dit qu'aucun appel d'offres n'était en cours, cela supposait qu'il y en aurait un ultérieurement.

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est cela.

05.05 Melchior Wathelet (cdH): Par ailleurs, vous avez dit que trois annonces sont passées dans la presse.

05.06 Johan Vande Lanotte, ministre: En février 2003, en août 2004 et en octobre 2004.

05.07 Melchior Wathelet (cdH): En octobre, selon les journaux, le contrat entre la Banque de La Poste et Fortis était déjà passé.

05.07 Melchior Wathelet (cdH): Volgens de pers werd de

beslissing al in oktober 2004 genomen.

05.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce n'est pas vrai. Les deux compétiteurs ont eu la possibilité d'améliorer leur offre, fin octobre. Autrement dit, fin du mois d'octobre, Axa et Fortis ont adapté leur proposition.

05.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat klopt niet. De kandidaten hadden tot eind oktober de gelegenheid hun offerte te verbeteren.

05.09 Melchior Wathelet (cdH): Serait-il possible que vous nous communiquiez l'annonce?

05.10 Johan Vande Lanotte, ministre: A trois reprises, il y a eu un communiqué de presse. Dans le monde des affaires, un communiqué de presse suffit. En outre, La Poste veut éviter notamment la loi sur les marchés publics. J'estime d'ailleurs qu'elle a raison à ce sujet. En effet, ce n'est pas une administration. Quand elle souhaite passer de tels contrats, il est normal qu'elle veuille échapper aux marchés publics, ce qui lui est légalement permis. Mais il était important qu'elle prévoie des conditions prédéterminées et qu'elle respecte les deux compétiteurs, ce qui fut le cas. Et je répète que, fin octobre 2004, les deux compétiteurs ont pu introduire leur dernière offre concernant le volet finances et synergies.

05.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat werd in een persbericht meegedeeld.

05.11 Melchior Wathelet (cdH): Les trois critères que vous avez évoqués tout à l'heure figuraient dans l'annonce?

05.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Je ne pense pas. Normalement, ils ne sont pas mentionnés. On laisse venir les offres et on fait le point ensuite.

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

06 **Samengevoegde vragen van**

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

06 **Questions jointes de**

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

06.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, begin januari 2005 hebt u met het Waals Gewest een principeakkoord gesloten over het creëren van dienstenuimtes in 20 Waalse stations waar de loketten binnenkort zullen sluiten. Het Waals Gewest maakt dit jaar 1,25 miljoen euro vrij voor dat project. De bedoeling is dat in de stations zonder loketten op termijn openbare diensten worden aangeboden, zoals een wijkbureau van de politie, gemeentelijke diensten of postloketten. De gemeenten in Wallonië kunnen daarvoor zelf voorstellen indienen en garanderen dat de stations toegankelijk

06.01 Guido De Padt (VLD): En janvier 2005, le ministre a conclu un accord de principe avec la Région wallonne. Dans une vingtaine de gares wallonnes où les guichets seront bientôt fermés, des espaces de services seront créés, tels qu'un bureau de quartier de la police, un service

blijven voor de treinreizigers. De NMBS blijft eigenaar van het gebouw en verzekert dat de informatie voor de reizigers behouden blijft. Dat is dus een win-winsituatie. Uit verscheidene ervaringen is gebleken dat stations zonder loketten snel in verval raken en dat de reizigers ze na verloop van tijd links laten liggen. Dat is ook logisch. In het kader van de rationalisering van haar diensten heeft de NMBS beslist 41 loketten te sluiten in stations die weinig passagiers hebben.

Mijnheer de minister, ik heb hierover een aantal vragen.

Ten eerste, zijn er ook onderhandelingen op het niveau van het Vlaamse Gewest over de oprichting van dienstenruimtes in de stations waarvan de loketten met sluiting worden bedreigd?

Ten tweede, kunnen ook Vlaamse gemeenten voorstellen indienen over de inrichting van de ruimtes? Ik neem aan van wel. Hoe verloopt de procedure hiervan en wat zijn de minimumvoorwaarden?

Kunt u een lijst geven van de stations waarvan de loketten op termijn zullen sluiten? Ik denk dat hiernaar wel vraag is en daar ongerustheid over bestaat.

communal ou un guichet postal. La Région wallonne libère 1,25 million d'euros pour le projet cette année. Les communes peuvent formuler elles-mêmes des propositions et garantissent que les gares restent accessibles aux voyageurs ferroviaires. La SNCB reste propriétaire de l'immeuble et continue à informer les voyageurs. J'adhère à ce projet étant donné que les gares dépourvues de guichets déclinent rapidement et ne présentent aucun attrait pour les voyageurs.

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

06.02 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question porte effectivement sur le même sujet, sur le fait que la SNCB se propose d'attendre avant de procéder à la fermeture prévue d'une quarantaine de guichets dans des gares réputées peu rentables. On a suffisamment discuté de cette problématique en commission de l'Infrastructure pour se réjouir des décisions prises. Cela dit, j'espère que ce délai ne sera pas seulement une manière d'ajourner les décisions mais qu'il pourra servir à mener une réflexion en profondeur au sujet des critères qui conditionneront dorénavant la fermeture ou la sauvegarde de telle ou telle gare.

En effet, il est légitime de se demander si cette décision est pour la SNCB un prétexte pour mieux communiquer avec les pouvoirs locaux ou l'occasion d'entamer une véritable réflexion sur le fond. À cet égard, on ne peut que souhaiter une plus grande transparence dans les intentions de la SNCB, notamment dans la politique qu'elle compte adopter à l'égard des gares les moins rentables. Cette décision de retarder la fermeture porte-t-elle sur le moyen ou le long terme? Une réévaluation des critères de fermeture est-elle envisagée? Si oui, sur quelle base?

06.03 Eric Massin (PS): Monsieur le président, je vais rester dans la même ligne que mes collègues en rappelant que la suppression des points de vente de billets dans quelque 41 gares était due au faible nombre de voyageurs utilisant les services proposés. La répartition de ces gares était de 18 en Flandre, une à Bruxelles et 22 en Wallonie, dont une demi-douzaine en province de Hainaut. Je vous avais déjà posé une question à ce sujet dans laquelle j'avais appelé à la mise en

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

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

06.03 Eric Massin (PS): Van de eenenveertig verkooppunten van vervoerbewijzen die dicht moeten, blijven er nog maar eenendertig over: er werden er al vijf gesloten, en vijf andere mogen open blijven. Ik ben blij dat de NMBS rekening

place d'un processus d'évaluation objective tenant compte notamment de l'impact des suppressions sur le service à la clientèle au départ de critères tels que l'accueil, l'information, la mobilité de publics particuliers (les personnes âgées, les personnes économiquement faibles), le tout intégré à un maintien des objectifs de qualité, d'efficacité et de proximité des services publics.

Vous m'aviez répondu à l'époque que la méthode de la SNCB était apparue un peu brutale et qu'il y avait lieu de consulter les autorités locales, les organisations syndicales et le conseil consultatif des usagers, lesquels ont été amenés à donner leur avis. La volonté était d'examiner chaque gare au cas par cas, la SNCB ayant d'ailleurs demandé un rapport complet sur chaque gare afin de pouvoir décider en toute connaissance de cause. À l'heure actuelle, il me revient que sur les 41 gares visées, celles qui sont susceptibles de fermer sont limitées à 31, compte tenu du fait que 5 sont déjà fermées et que 5 autres seront maintenues. Les gares maintenues sont Zaventem-Dorp, Herne, Wevelgem, Aywaille et Flémalle-Haute.

Il semble dès lors que le comité de direction ait tenu compte d'autres critères que celui, unique, du chiffre d'affaires du guichet et je ne peux que m'en réjouir.

Monsieur le ministre, pourriez-vous m'informer de l'état d'avancement, voire des résultats, des rencontres effectuées avec l'ensemble des acteurs précités pour les 31 gares concernées?

Outre les résultats du dialogue social entamé avec les différents acteurs, quels seront les critères objectifs sur base desquels la fermeture des guichets des 31 gares visées sera envisagée?

A titre d'exemple, les décisions de maintien et de fermeture des 10 gares précisées, c'est-à-dire 5 qui sont d'ores et déjà fermées et 5 qui vont être maintenues, ont-elles été prises en fonction de ces critères objectifs dont je fais état dans la question précédente? Si ce n'est pas le cas, sur quoi ont été fondées ces décisions? En ce qui concerne la fermeture des 5 gares, je connais les raisons, mais je souhaiterais obtenir des précisions sur le maintien des 5 autres gares.

06.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, le dossier des fermetures de guichets est devenu une saga qui n'est pas réjouissante, pour différentes raisons. Tout d'abord parce qu'on a pris une décision qu'on n'applique pas car, en fin de compte, on ne voulait pas la prendre. On a pris la décision de fermer les guichets de 31 gares, 5 qui le sont déjà et 5 qui ne le seront pas. Pour moi, c'est une décision définitive, quelle que soit la position de la SNCB.

Je ne vais pas me présenter devant cette commission pendant des mois pour expliquer des décisions qui, finalement, changent tout le temps. Une décision a été prise et il faut qu'elle soit exécutée!

J'ai également déclaré qu'il n'y aurait plus aucune fermeture après le 31 janvier. En fin de compte, la SNCB essaie de me convaincre qu'il faut fermer et ensuite de me convaincre qu'il ne faut pas fermer! On peut agir de la sorte avec n'importe qui mais pas avec moi!

Ces 31 guichets seront donc bien fermés et 5 le sont déjà.

gehouden heeft met andere criteria naast de omzet, en voor elk station in kwestie een apart rapport gevraagd heeft.

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

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

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

De Waalse regering deed ons een interessant samenwerkingsaanbod. In Vlaanderen kwam er

En ce qui concerne la Wallonie, la Région wallonne a réagi à ces annonces de fermeture. En Flandre, personne n'a réagi lorsqu'on a parlé de fermer des guichets. M. De Padt est le premier à le faire. Je ne sais même pas si les voyageurs se sentent concernés par ce problème car il y a eu très peu de réactions.

On ne ferme pas la gare: on ferme le guichet. J'ai déjà eu plus d'interpellations que de personnes ayant acheté un billet dans une de ces gares. Quand je donne les chiffres, c'est parfois ahurissant. Les soi-disant clients ont déjà fait leur choix dans la plupart des cas.

De heer De Padt zei het dat als er gemeenten geïnteresseerd zijn, ze welkom zijn. Maar tot nu toe is niemand geïnteresseerd.

Het Comité voor Gebruikers heeft zijn advies gegeven. Dat is allemaal goed en wel. De gebruikers hebben echter nog niet van zich laten horen, evenmin als de gemeenten. Dat is de waarheid op dit moment. Als er gemeenten geïnteresseerd zijn, wil ik onmiddellijk een gesprek aangaan.

Ik denk dat de formule met Wallonië goed is. Het gebouw zal in orde blijven. Wij behouden er een plaats waar de mensen kunnen binnenkomen, en er zullen ook andere diensten gelokaliseerd worden. Dat project van Wallonië is dus een goed project.

De waarheid voor de reizigers is de volgende. In Wallonië zijn er nu twintig stations gesloten. Als de gemeenten nu actief zijn, zal het beter zijn dan vroeger. Dat is de waarheid.

Wat is de situatie van zo'n klein station?

Quelle est la situation d'une telle gare? Comme peu de gens l'utilisent, cet endroit est délabré. Faut-il opérer le premier investissement là-bas? Non. Je l'ai dit: il n'y a plus d'investissements, les guichets restent là; mais rien ne se passe. La nouvelle proposition de M. Courard m'incite à penser que cela ira mieux, même avec la fermeture des guichets.

Qu'allons-nous faire avec ces services? Nous allons les aider en les formant. Si, par hasard, quelqu'un veut acheter quelque chose, nous pouvons l'aider. En réalité, le service sera meilleur. Je sais que ce que je dis ne se conforme pas vraiment à une certaine orthodoxie; mais c'est la réalité perçue par les clients. Car on parle de tout ici, sauf des clients. Ainsi, le client entrera dans une gare où règnera, dorénavant, une certaine activité qui sera soutenue par les autorités locales. Quand quelqu'un voudra acheter un ticket, il sera le cas échéant orienté vers une machine automatique. Il faut donc aussi parler du nombre de ventes.

Il me semble que le système sera mieux qu'auparavant. En théorie, c'est une diminution de services, mais la réalité me convainc du contraire. Car l'assise locale existe, si bien que le bâtiment sera au moins entretenu. On ne peut pas demander à la SCNB - alors qu'elle a tant de questions à régler - d'investir d'abord dans des endroits désertés par le public. Ce n'est quand même pas très logique. Mais si la commune installe un service dans ce bâtiment, il est normal qu'un investissement soit décidé pour le maintenir en bon état, puisqu'elle y a un intérêt dont les voyageurs peuvent profiter. Quand M. Courard

echter geen reactie. Ik weet niet of de burgers interesse hebben. De loketten worden gesloten, niet de stations. Er werden daarover meer interpellaties gehouden dan dat er aan de desbetreffende loketten treinkaartjes werden verkocht!

Aucune commune n'a jusqu'à présent manifesté d'intérêt mais les propositions sont toujours les bienvenues. Si le comité des usagers a rendu un avis, les usagers eux-mêmes ne se sont pas encore exprimés. J'applaudis au projet wallon car il permet de continuer à entretenir les bâtiments des gares, d'y pénétrer et d'y offrir d'autres services. Si les communes font preuve de dynamisme, la situation va s'améliorer, dans la pratique, dans les vingt gares de Wallonie dépourvues de guichets.

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

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

m'a proposé cette idée, j'ai immédiatement répondu favorablement. C'est pour cette raison que nous avons parlé du mois de juillet, car la réalisation de ce projet demande un peu de temps.

Je ne vous fournis pas de réponses ambiguës. Pour moi, c'est décidé pour les vingt gares. Point à la ligne. C'est aussi l'opinion de la SNCB. Et je ne vais pas chaque fois vous répondre différemment! Car, en fin de compte, il faudrait que, chaque semaine, je vous dise quelque chose d'autre. Je l'ai dit: pour les vingt, c'est fait.

Er is beslist inzake tien Vlaamse stations. De gemeenten kunnen wel iets ondernemen. Als er een gemeente geïnteresseerd is, kan zij ook iets doen. Ik heb daar geen probleem mee.

Het Vlaams Gewest is niet geïnteresseerd. Ik heb niets vernomen van het Vlaams Gewest. Overigens, niet de Waalse gemeenten, maar wel het Waals Gewest heeft gereageerd. Als het Vlaams Gewest een initiatief neemt, dan is dat ook goed. Hoe dan ook zijn de reacties zeer beperkt. De waarheid op dit moment is dat het een politiek issue is in het Waalse gedeelte, maar niet in het Vlaamse gedeelte.

Ik herhaal dat op 31 mei de bedoelde stations gesloten worden. Het is ermee gedaan. Ik begin daar niet meer aan. Ik heb gezien wat ik gezien heb, hoe een en ander gebeurt en hoe de ene moediger is dan de andere. Het is nu genoeg geweest. We houden tenslotte 150 stations over. Er is overigens ook geen reden om van gedachte te veranderen. Wij zullen alleszins de stations die overblijven, beter moeten beheren.

's Morgens bijvoorbeeld moet men service geven. Nu zijn de loketten in de stations 12 uur open en bieden ze gedurende die tijd een gelijke service, of er nu reizigers zijn of niet. Men weet dat ook vooraf. We moeten dus de dienstverlening verbeteren door ons meer te concentreren op het moment dat er volk is. Dat is toch logisch! De mensen moeten bijvoorbeeld 's morgens wachten en de bediende moet bij wijze van spreken heel de namiddag wachten tot er iemand komt. Dat is twee keer wachten: een keer van de bediende 's namiddags en een keer van de mensen 's morgens. Dat heeft toch geen zin.

We moeten meer naar de klanten kijken. Het aantal overgebleven stations zullen we niet meer verminderen, maar daar moeten we de dienstverlening verbeteren door ons echt naar de klant te richten. De klanten komen in bijna al die stations 's morgens en 's avonds. Tussenin is er heel weinig te doen, dan is er weinig volk. De reizigers zijn er 's morgens en 's avonds gedurende een kwartier. Welnu, dan moeten we ze beter opvangen en dat is ook wat we gaan doen.

Ik heb de NMBS de opdracht gegeven om te zorgen voor een correcte werkwijze voor de 31 stations die worden gesloten, en voor een goed beheer van de 150 overblijvende stations. De heer Descheemaeker, de nieuwe afgevaardigd bestuurder, heeft beloofd tegen einde maart een globaal plan te maken, zodat de service in die stations wordt gemoderniseerd, verbeterd en meer aangepast aan de reizigers, zodat we niet meer hoeven over te gaan tot sluiting van de loketten van een van die 150 stations.

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

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

06.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw

06.05 Guido De Padt (VLD): Je

antwoord, maar ik kan u niet goed volgen wanneer u zegt dat er nu een lijn is getrokken, waarvan niet meer wordt afgeweken. Dat is niet echt eerlijk voor de 31 stations, waarvan de loketten wel moeten worden gesloten, in relatie tot de vijf stations die al zijn gesloten – dat is al een feit –, maar ook in relatie tot de vijf andere stations die nog niet zijn gesloten of waarvan wordt gezegd dat ze niet zullen worden gesloten.

06.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: (...).

06.07 **Guido De Padt** (VLD): Ik weet het niet, mijnheer de minister.

06.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat zijn de grootste.

06.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre: L'activité de ces cinq dernières gares est plus importante.

06.09 **Guido De Padt** (VLD): U zegt dat u de criteria moeilijk kan geven.

06.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik zal ze geven. Ik heb ze nu niet, maar ik weet dat ze groter zijn.

06.11 **Guido De Padt** (VLD): Anderzijds is het misschien ook enigszins overdreven te stellen dat er niet werd gereageerd door de lokale besturen. Ik spreek niet graag over eigen, specifieke lokale situaties. In Geraardsbergen werd echter door de gemeenteraad een motie goedgekeurd om u te vragen te willen overwegen het lokale station geopend te laten.

06.11 **Guido De Padt** (VLD): Il est faux de prétendre qu'il n'y a eu aucune réaction de la part des autorités locales. La ville de Grammont a dûment réagi à la fermeture de la gare d'Idegem.

06.12 Minister **Johan Vande Lanotte**: (...).

06.13 **Guido De Padt** (VLD): Idegem.

06.14 Minister **Johan Vande Lanotte**: Is dat het station waar Dirk Van der Maelen opstapt?

06.15 **Guido De Padt** (VLD): Hij stapt er inderdaad op.

06.16 Minister **Johan Vande Lanotte**: Hij heeft me dat gezegd. Hij stapt er nog altijd op.

06.17 **Guido De Padt** (VLD): De stad Geraardsbergen heeft trouwens ook, zowel aan de NMBS als aan bijvoorbeeld De Post, gevraagd om eens te praten over gemeenschappelijke dienstverlening in het station. Ik hoop dat over dat punt gesprekken tot stand kunnen komen. Ik heb daarover de heer Jadot aangeschreven, die bevoegd is voor het reizigersvervoer.

06.17 **Guido De Padt** (VLD): Nous avons également demandé à la SNCB et à La Poste d'examiner la possibilité d'organiser un service commun à l'intérieur de la gare.

06.18 Minister **Johan Vande Lanotte**: Als u daarover wil praten, willen wij met u daarover praten.

06.18 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Cela nous intéresse.

06.19 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, wij hebben dat gevraagd.

06.19 **Guido De Padt** (VLD): Je me réjouis de ce qu'une même réglementation s'applique aux gares flamandes et wallonnes. Le ministre flamand, M. Keulen,

De lijst zelf kan ik waarschijnlijk op een of andere website terugvinden. Het zou mij interesseren om de juiste lijst te kunnen

inkijken. U hebt de lijst. Misschien kan ik er een kopie van krijgen.

Ik ben tevreden dat u zegt dat voor de Vlaamse stations dezelfde operatie kan worden opgezet als in Wallonië. Ik betreur het, samen met u, natuurlijk, maar het is wellicht de bevoegdheid van de Vlaamse regering en in het bijzonder van minister Keulen om een financiële injectie te geven.

Ik meen uit de pers te hebben begrepen dat minister Keulen, toen er een vraag over werd gesteld in het Vlaams Parlement, heeft geantwoord dat hij op dat vlak de autonomie van de gemeenten volop wil laten spelen. Ik vind het een prachtig, sibillijns antwoord, dat ons echter natuurlijk niet voldoet. Wellicht heeft Vlaanderen daarvoor geen geld. Ik moet dan ook de Waalse minister, de heer Courard, feliciteren. Hij heeft wel initiatieven genomen om op dat vlak financiële injecties te geven.

Wij zullen het dossier natuurlijk verder opvolgen. Ik zal alleszins als burgemeester van Geraardsbergen bekijken of er voor het station van Idegem, waar ook volksvertegenwoordiger Van der Maelen opstapt, iets kan worden gedaan.

06.20 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik neem nu dat station als typisch voorbeeld. Er reist via dat station een groot aantal mensen met een abonnement. Bijna niemand neemt er een ticket. Bijna iedereen heeft een abonnement. 's Ochtends zit er dan een loketbediende te wachten tot iemand een ticket koopt. Ik zal er een karikatuur van maken. We investeren dan in het ter beschikking stellen van iemand voor het geval er iemand een ticket zou kopen. We investeren niet in opvang voor mensen met een abonnement, die er dagelijks komen.

06.21 **Guido De Padt** (VLD): Tenzij er een regeling zou kunnen worden bereikt, waarbij de bediende ook meer dan dat zou kunnen doen.

06.22 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ziet u het al gebeuren dat er een loketbediende zit, maar dat hij geen ticket kan verkopen, omdat hij bezig is met een abonnee?

Wij moeten het goed bekijken. Men moet daarin zeer flexibel zijn, maar als wij de klanten willen helpen, ook in Idegem, dan moeten wij ermee rekening houden dat – ik zeg dit uit het hoofd – 95% van de klanten een abonnement heeft. Zij moeten op een of andere manier geholpen worden. Wij moeten ervoor zorgen dat zij niet 10 minuten moeten wachten, als zij hun abonnement hernieuwen. Wat is hun probleem? Waarom gaan die mensen niet in Brussel hun abonnement hernieuwen? Omdat zij daar in de rij moeten staan en in Idegem niet. Dat moet men opvangen. Als men dat kan opvangen, en als die mensen op een goed moment hun abonnement kunnen hernieuwen, al was het maar door de nieuwe derdebetalersregeling bijvoorbeeld te informatiseren – de helft kan dat ook – dan heeft men een betere service verleend.

06.23 **Guido De Padt** (VLD): Ik begrijp niet goed dat u garandeert dat van de 150 die nu nog blijven bestaan...

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

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

06.20 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je vous transmettrai la liste tout de suite.

La gare d'Idegem constitue un bon exemple. La majorité des voyageurs possédant un abonnement, il est absurde d'y installer un guichetier qui, de toute façon, ne vendrait que quelques billets par jour.

06.22 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il est par contre indispensable de prendre en charge le service des abonnements, par exemple en informatisant le système du tiers payant.

06.24 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik begin er nu niet meer aan. Dat is een beetje frustratie.

06.25 **Guido De Padt** (VLD): U weet dat binnenkort de mogelijkheid zal bestaan om op de trein zelf een abonnement te hernieuwen.

06.26 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat is voor de verdere toekomst. Waarom heb ik dat gezegd? Het eerste criterium was dat de kosten van de ticketverkoop hoger zijn dan de opbrengst. Als men met de verkochte tickets de bediende nog niet kan betalen, dan betekent dit dat iedereen gratis reist met de trein. Men betaalt alleen maar de bediende, er wordt geen euro aan de trein gegeven. Men betaalt de bediende, en dan nog niet volledig. Dat is toch een beetje overdreven. Op die basis heeft men geredeneerd. Men zou nog veel verder kunnen gaan. Van de loketten die open zijn, zijn de inkomsten in elk geval hoger dan de kosten van de bedienden die tickets verkopen.

Wij hebben deze operatie doorgevoerd en ik moet toegeven dat ik daardoor een beetje gedegouteerd ben. Ik heb hier zes keer het antwoord voorgelezen dat de NMBS mij bezorgd heeft. Ik heb het aan mijn collega's uitgelegd. Nadat ik het zes keer uitgelegd heb, beginnen zij het een beetje te veranderen. Ze zijn op hun ongemak, want de ene of de andere burgemeester heeft gebeld. Dat is de waarheid. Zo is het gebeurd. Toen heb ik gezegd: "Luister, ik heb het zo gezegd, het is nu ook zo." Dat is wat er is gebeurd. Iedereen is voor de autonomie. Als men de autonomie gebruikt om zes keer een antwoord te laten voorlezen, dan moet men ook de consequenties daarvan dragen. Wij zijn bezig met 31 loketten te sluiten. Ik heb niet gevaagd dat zij dat zouden beslissen. Zij hebben dat autonoom beslist. Ik heb het verdedigd. Als zij iets autonoom beslissen en ik verdedig het, dan moeten zij het ook uitvoeren.

06.27 **Guido De Padt** (VLD): Het zou zeer spijtig zijn dat de beslissing om die vijf stations wel open te laten blijven niet op een objectieve manier wordt genomen.

06.28 Minister **Johan Vande Lanotte**: Neen. Ik heb daarover gewaakt. Ik begrijp immers uw wantrouwen. Het zijn kantoren met een veel grotere omzet.

06.29 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le président, je ferai une courte réplique, comme le Règlement m'y autorise. Monsieur le ministre, merci pour les informations. Cette fois-ci, vous avez l'air certain des informations que vous nous donnez.

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

06.30 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je suis certain de la décision.

06.30 Minister **Johan Vande Lanotte**: Wat de beslissing betreft, in elk geval.

06.31 **Olivier Chastel** (MR): J'espère que vous ne nous donnerez plus de décisions contradictoires semaine après semaine, comme c'est le cas depuis plusieurs mois. Le sort des 31 dernières gares a l'air scellé. Voilà une information qui ne fera pas plaisir à tous ceux qui sont concernés, mais cela semble irrémédiable.

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

06.32 **Johan Vande Lanotte**, ministre: C'est clair.

06.33 Olivier Chastel (MR): J'ai une réflexion à vous faire. Je trouve heureuse l'initiative visant à garder de l'activité dans les gares concernées, et cela vaut pour la partie wallonne du pays. Ces gares, dont les bâtiments seront probablement rénovés et mieux entretenus, auront une certaine activité, comme vous le dites. Ce qui est ahurissant, et vous resterez dans les annales en tant que ministre compétent pour la SNCB ne fût-ce que pour ça, c'est qu'on va rénover les gares et que, pour la première fois, ces gares vont servir à autre chose que vendre les billets de train. Je trouve que c'est assez révolutionnaire. On va y faire toute une série de choses, excepté un guichet pour vendre des billets.

06.34 Johan Vande Lanotte, ministre: Il y a déjà des dancings à l'heure actuelle. Vous dites que c'est révolutionnaire, mais il faut lire l'histoire, je ne plaisante pas. Il y a des maisons de jeunes dans des gares qui ont été fermées et à côté desquelles les voyageurs passent. On a fermé les gares, les voyageurs passent à côté, il y a une maison de jeunes dans la gare et, comme on a vu qu'il n'y avait plus de place où les voyageurs puissent attendre, on a construit un abri pour les voyageurs. Ce n'est pas très révolutionnaire.

06.35 Olivier Chastel (MR): Ce qui est révolutionnaire ici, c'est qu'un service va être fourni à la population, mais pas le service de base de la gare, à savoir vendre des billets. Cela me semble ahurissant.

06.36 Johan Vande Lanotte, ministre: Non, ce n'est pas le service de base, ça. Vous vous trompez. J'ai donné l'exemple d'Enghien. C'est très intéressant, ce que vous dites: quel est le service de base de la SNCB? Transporter. Or, nous avons pensé que le service de base était d'avoir des gares. C'est comme pour La Poste: le service essentiel est de distribuer le courrier. Nous avons voulu être présents partout, avec comme résultat un service de base qui n'est pas correctement assuré. Il faut se concentrer sur l'essentiel, et l'essentiel, c'est de transporter les voyageurs.

À Enghien, que je connais un peu, 95% des voyageurs sont des navetteurs qui ont un abonnement. Ce qui est essentiel, c'est que leur transport soit bon et qu'ils puissent attendre leur train à l'abri. C'est ce qui est essentiel pour cette gare, et je trouve qu'il faut revenir à l'essentiel. Je pense que, si l'on passe un accord avec la commune, on peut même vendre les billets.

Ce ne sera pas tellement difficile. Je ne dis pas que cela sera facile, mais c'est faisable. Il suffit d'avoir un accord avec la commune.

Certains pensent toujours que l'activité principale des gares est la vente des tickets aux voyageurs. Or, cette activité devient marginale. Que vendent-ils? Les Go Pass, les Multipass – pour plus de la moitié des voyageurs - et les abonnements. La SNCB promeut ce type de titres de transport. Elle préfère vendre des go-pass et des multipass que des tickets individuels. Telle devient la tâche essentielle des guichetiers. Et cette politique n'est pas révolutionnaire. Elle répond à des critères commerciaux.

Prenons la Loterie nationale, par exemple, qui est le plus grand mécène du pays. Si la Loterie avait un bureau dans chaque commune, le gouvernement devrait donner de l'argent à la Loterie

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

06.34 Minister Johan Vande Lanotte: Niets nieuws onder de zon: er zijn nu al jeugdhuizen en dancings in stations gehuisvest.

06.36 Minister Johan Vande Lanotte: De basisopdracht van de NMBS is trouwens niet de verkoop van treinkaartjes, maar het vervoer! De meeste reizigers beschikken trouwens over een abonnement, een Go Pass of een Multipass. We moeten de essentie voor ogen houden en dat is het aanbieden van een degelijke vervoerdienst.

plutôt que de le distribuer à la société. C'est un exemple très important.

06.37 Eric Massin (PS): Monsieur le président, je vais essayer d'être aussi bref que M. Chastel.

Il est important de souligner qu'à la suite de cette décision, il avait été précisé que la fréquentation n'était pas le seul critère qui pouvait entrer en ligne de compte. Comme je vous l'ai dit, je pense que c'est une bonne décision et une bonne solution.

Vous nous avez communiqué l'évolution des résultats au niveau de la Wallonie. Cela a fait les grands titres de la presse. Nous sommes donc au courant de la possibilité de maintenir les guichets, en concertation avec les autorités locales, régionales, etc. C'est un choix qui a été fait et nous nous en réjouissons en Wallonie.

On sait que cinq gares étaient d'ores et déjà fermées – conformément au document que vous aviez transmis. Cela fait donc cinq gares parmi les 41 qui sont sauvées purement et simplement.

Ce que je constate de votre réponse, c'est que vous ne savez pas pourquoi.

06.38 Johan Vande Lanotte, ministre: Vous ne m'avez pas demandé cela. Vous m'avez interrogé sur les critères et les raisons (...)

06.39 Eric Massin (PS): Mais j'aimerais bien savoir pourquoi parce que cela me semble important, monsieur le vice-premier ministre. Il est nécessaire de connaître les critères objectifs sur lesquels cette décision a été prise. Je ne vous mets pas en cause car - comme vous l'avez dit - celle-ci a été prise en toute autonomie par la SNCB. Malheureusement, c'est vous qui êtes ici pour répondre à ce type d'interrogation. Je n'ai pas envie de vous mettre en porte-à-faux, mais je voudrais que cette question soit éclaircie. Il serait intéressant, vis-à-vis de la SNCB comme vis-à-vis des usagers de connaître les raisons pour lesquelles ces 5 gares ont été sauvées et non pas, par exemple, Erquennes-Manage en Région wallonne ou Idegem pour M. De Padt.

06.37 Eric Massin (PS): Aanvankelijk werd besloten dat niet alleen met het aantal bezoekers zou rekening worden houden. Dat was een goede beslissing. Jammer genoeg kunt u niet verklaren waarom vijf stations zonder meer worden gered.

06.39 Eric Massin (PS): We zouden graag de objectieve criteria kennen.

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

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

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

07.01 André Frédéric (PS): Monsieur le président, pour la région verviétoise, le transport à grande vitesse rime avec l'exclusion du réseau ferroviaire européen. Depuis l'introduction du Thalys en 1997, la région verviétoise a perdu peu à peu l'ensemble de ses correspondances vers les pays limitrophes. Même si la gare de Verviers a été ignorée par le projet TGV, elle reste néanmoins un élément essentiel du développement économique et touristique de l'arrondissement de Verviers. Par ailleurs, on remarque depuis quelques années un défaut général d'entretien sur la ligne 37 qui passe justement par Verviers. La suppression du cycle normal

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

d'entretien entraîne aujourd'hui des problèmes qui nécessitent des investissements beaucoup plus importants. En circulant sur cette ligne, on peut déjà remarquer à quelques endroits des morceaux d'ouvrage qui se dégradent fortement.

Le problème le plus aigu se situe - la presse en a fait écho dans ma région - au niveau de Dolhain où une falaise menace de s'effondrer. Ce risque a été confirmé par une étude menée par les services de l'Université de Liège. Il convient donc d'entreprendre assez rapidement des travaux pour stabiliser cette falaise. Ces travaux devraient aussi prévoir une nouvelle configuration de la courbe afin d'augmenter la vitesse de circulation ainsi que le redressement de la voie. Dans l'état actuel des choses, les trains circulent à 40 km/h à cet endroit, ce qui peut être considéré comme une vitesse adaptée pour les trains touristiques mais largement insuffisante pour les IC.

Monsieur le ministre, vous venez de déclarer que le service de base de la SNCB était de transporter les voyageurs. Je partage bien évidemment cette préoccupation mais je me demande si la SNCB a vraiment prévu de réaliser ces travaux pour éviter que la gare de Verviers ne se transforme en impasse et ne soit empêchée de facto de réaliser sa mission de base, ne permettant plus aux utilisateurs d'aller vers Welkenraedt et vers l'Allemagne, ce qui serait dommageable pour les citoyens de ma province.

Je vous remercie de votre écoute attentive.

het arrondissement.

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

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

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

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre: J'ai lu votre question...

07.03 André Frédéric (PS): J'y ai ajouté un élément, monsieur le ministre. J'ai récupéré votre réponse à la question précédente dans laquelle vous disiez que la mission de base de la SNCB était de transporter les voyageurs. Je m'en réjouis, mais à partir du moment où les trains ne peuvent plus passer, je suis inquiet. Et cela m'importe beaucoup car le transit entre Verviers, Welkenraedt et l'Allemagne risque bientôt de ne plus être réalisable. C'est pourquoi je vous interroge à ce sujet, en reprenant votre justification dans votre réponse à la question précédente.

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la ligne 37 est manifestement une ligne très importante car elle suscite beaucoup de questions.

Je ne peux que répéter ce que la SNCB me dit chaque fois: des améliorations importantes sont en cours et continueront à être effectuées:

- dès 2004, la mise en service de la nouvelle signalisation entre Liège et Verviers, maintenant en phase d'exécution, et, en 2007, le reste de la ligne;
- poursuite des travaux de régénération du ballast jusqu'en 2006;
- sous-station caténaire de Pepinster achevée en 2005;

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

De NMBS meldt mij dat er werkzaamheden gepland zijn of reeds uitgevoerd worden: ingebruikneming van de nieuwe seininrichting voor het baanvak tussen Luik en Verviers in 2004 en voor de rest van de lijn in 2007;

- entretien des ouvrages d'art de l'ensemble de la ligne programmé.

Et là, je reviens à un élément de votre question qui faisait état d'une falaise qui menace de s'effondrer à Dolhain. A condition que les responsables soient convaincus de la manière de résoudre le problème, la stabilisation de cette falaise sera intégrée dans l'ensemble du programme d'entretien des ouvrages entre 2004 et 2007.

Mais vous savez qu'une telle étude, effectuée par une université – professeur d'université, je ne critiquerai pas les universités –, suscitera des réactions diverses de la part des ingénieurs et engendrera une réflexion qui sera loin d'être évidente.

Nous avons connu, il y a quelques années, un problème analogue avec le rocher de Dinant qui menaçait de s'écrouler; vu les longues études, le problème s'est résolu de lui-même! Je plaisante, mais je sais que la difficulté est réelle. A l'époque, j'ai visité le site avec le ministre de l'Intérieur; cela devenait un vrai problème et, lorsque nous demandions aux professeurs ce qu'il convenait de faire, ils nous regardaient... Nous rencontrons une situation quasiment identique ici: c'est une falaise et le travail est loin d'être facile.

Comment réagit-on habituellement dans un tel cas? Comme vous l'avez mentionné, on diminue la vitesse qui est une source de tremblements, de vibrations qui occasionnent des risques pour la stabilité de la falaise. Et vous connaissez le processus: le premier ingénieur conseille de rouler à une vitesse maximale de 80 km/h, le directeur l'abaisse à 70, le directeur général à 60 pour arriver finalement à 50 ou 40 km/h pour ne pas prendre de risque.

Je peux donc vous confirmer que les études à ce sujet sont en cours, quoique le dossier soit difficile du point de vue de la sécurité.

Dire ce qu'on veut faire parce qu'on commence des travaux, cela peut être un problème en soi. C'est un souci difficilement gérable car la SNCB n'a pas encore trouvé de réponse adéquate. Je ne peux pas le lui reprocher mais je ne peux que lui demander de s'y mettre et d'avancer. Il y a le renouvellement des quais à Fraipont et divers ouvrages d'art à Verviers et Pepinster, l'assainissement des voies en gare de Welkenraedt dès 2006 et aussi la réalisation de l'étude de stabilisation. Les études sont "en voie d'achèvement", un achèvement que je ne peux qu'espérer le plus proche possible, en sachant que la SNCB utilise parfois ce mot dans un sens large. Je demanderai en votre nom que les études de stabilisation des talus de Dolhain soient achevées le plus vite possible.

voortzetting van de werkzaamheden voor de vernieuwing van de ballast tot 2006; afwerking van het onderstation (bovenleiding) van Pépinster en onderhoud van de kunstwerken op de hele lijn in 2005.

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

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

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

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

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

Dolhain zo spoedig mogelijk klaar zouden zijn.

07.05 André Frédéric (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse. Vous la commencez en disant que la ligne 37 est importante vu le nombre de questions qui s'y rapportent. Je ne pense pas que ce soit au nombre de questions qu'on mesure l'importance du problème. Si demain il n'y a plus de possibilité pour les navetteurs et les voyageurs qui veulent emprunter notre SNCB pour se rendre en Allemagne au départ de Verviers ou inversement, ce sera dramatique pour eux comme pour la région de Verviers qui tente de redévelopper son économie au départ du tourisme. Or, j'entends que vous allez presser la SNCB, que vous allez insister. Au-delà des travaux qui vont être réalisés sur la ligne 37, il faut vraiment insister sur cet aspect des choses. Je sais que selon les formules envisagées, y compris par les universitaires – envers lesquels j'éprouve parfois aussi un peu de méfiance, n'étant pas universitaire moi-même –, si on ne trouve pas de solution pratique et réalisable financièrement, il n'y aura plus de liaison vers l'Allemagne à partir de Verviers, ce qui est déplorable pour ma région. Si la falaise s'écroule, le problème sera évidemment réglé mais il faut faire preuve de perspicacité par rapport à ce qui peut se passer dans l'avenir. J'insiste vraiment pour que vous soyez extrêmement vigilant si vous ne voulez pas que la gravité du problème ne se mesure encore au nombre de questions auxquelles vous devrez répondre dans les semaines qui viennent.

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

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

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

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

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

08.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, ma question porte sur la diversification des produits dans les points de vente de la SNCB et de La Poste. La presse s'est fait l'écho d'un projet de partenariat entre la SNCB et La Poste pour que chacune puisse vendre certains produits de l'autre entreprise. Cela me fait penser d'ailleurs que si l'on installait des postes dans les gares que vous voulez fermer, La Poste pourrait vendre les billets de train dans les anciennes gares de la SNCB.

08.01 Olivier Chastel (MR): De pers heeft bericht over plannen voor een partnership tussen de NMBS en De Post, waarbij het ene bedrijf bepaalde producten van het andere zou kunnen verkopen.

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre: (...) La Poste espère que les gares viendront chez elle, et pas l'inverse.

08.03 Olivier Chastel (MR): Donc, d'une manière concrète, le client pourrait se procurer les cartes de train, Go Pass et autres Railpass dans les bureaux de poste - ou plutôt dans les magasins de La Poste, puisqu'on les appelle ainsi aujourd'hui - et acheter des timbres, envoyer des recommandés ou des petits colis à partir des gares de la SNCB. C'est vers cela que l'on semble se diriger, si j'ai bien compris le principe.

08.03 Olivier Chastel (MR): Concreet zou men in postkantoren treinkaarten kunnen kopen en zich in NMBS-stations postzegels kunnen aanschaffen en aangetekende zendingen of pakjes kunnen versturen.

Les pourparlers ont l'air d'avoir avancé, étant donné que des

De gesprekken zijn blijkbaar goed

membres du personnel des deux entreprises suivent actuellement une formation pour connaître les subtilités des produits qu'ils seraient amenés à vendre. Cette initiative m'intéresse car elle me semble participer du développement du service à la population et des missions de service public. Cela aura donc inévitablement des conséquences positives quant à l'accessibilité de nos entreprises et de leurs produits.

Pouvez-vous informer un peu plus sur l'état d'avancement du projet? Qu'en est-il des expériences pilotes qui ont été menées, et quels sont leurs résultats? Comment s'organisera l'évaluation des premières pistes de ce projet? Si l'expérience se révèle concluante, un calendrier précis nous permettra-t-il d'avancer et de généraliser le système?

Pouvez-vous me rassurer sur l'expérience mise en œuvre? Ce service jumelé entre la SNCB et La Poste - alors que l'on vient de parler de la fermeture des guichets des gares - ne risque-t-il pas d'être un prétexte pour réduire le nombre de bureaux de poste par effet retour complémentaire?

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, je dois vous indiquer que nous ne sommes pas très avancés en la matière. L'idée a été émise; elle n'est pas mauvaise du tout mais on ne peut pas tout faire en même temps.

Par ailleurs, le problème se pose en termes d'objectif. Les deux entreprises ont le même objectif, à savoir disposer de points de vente sans devoir payer des salaires et il est très difficile de contenter tout le monde. Des tests devront être effectués. Si un bureau draine beaucoup de monde, l'idéal serait que l'autre entreprise puisse y vendre un produit. Ainsi, celui qui est déjà présent et a une situation rentable continue ses activités avec, en sus, une petite activité pour l'autre entreprise. Mais là où un problème se pose, c'est dans le cas de deux bureaux non rentables. En effet, généralement, s'il y a très peu de monde à La Poste, il y a très peu de monde à la gare; c'est normal.

Il faut donc être prudent. Ce projet doit encore être discuté. Aucun test n'est en cours. Il faut évaluer les possibilités offertes mais rester prudents. Cette idée sonne très bien mais n'est réalisable que si l'un des deux partenaires a une situation rentable et l'autre pas. Or, cette situation est rare.

08.05 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

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

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

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

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

08.05 Olivier Chastel (MR): Ik begrijp dat de minister voorzichtigheid betracht in zijn

Je comprends la réponse encore prudente du ministre dans la mesure où nous n'en sommes qu'au stade de l'ébauche. Ceci dit, si vous me permettez, on aurait pu imaginer, à la lumière des échos de presse, qu'on était beaucoup plus loin. La manière dont on a annoncé ce "win-win" La Poste/SNCB est particulière. Je suis donc étonné d'entendre votre réponse aujourd'hui sur l'état d'avancement du projet.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

09.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, mobiliteit voor minder mobiele mensen is en blijft een belangrijk aandachtspunt. Een aantal maanden geleden hebt u al maatregelen aangekondigd om een negentigtal stations beter uit te rusten opdat minder mobiele mensen de trein zouden kunnen nemen. Mobiliteit is vaak ook een ketenverplaatsing. Mensen nemen de trein en de bus of moeten in een station overstappen. Minder mobiele mensen die een reis willen plannen, kunnen op voorhand naar een station bellen. De NMBS beschikt over een brochure voor mensen met een beperkte mobiliteit. Daarin staat bijvoorbeeld dat men om een reis vanuit het station Aalst te plannen naar een telefoonnummer in Gent moet bellen. Er was het idee om dit centraal te regelen via een call center. Dat is volgens mij een goed idee. Mijn eerste vraag is hoever het daarmee staat. Werd al beslist om een centraal infonummer voor mensen met verminderde mobiliteit te creëren? Indien ja, wanneer zou dat operationeel kunnen zijn? Ik ben er alvast een groot voorstander van.

Het moet ook mogelijk zijn een reis te plannen via internet. Zijn er contacten met de regionale vervoersmaatschappijen om na te gaan hoe het voor- en natransport daarbij kan worden betrokken? U hebt de beslissing aangekondigd dat er fors zou worden geïnvesteerd in gratis parkeerplaatsen voor abonnees. Ik ga ervan uit dat dit het geval zal zijn, maar stel toch de vraag of men in de buurt van stations voorziet in voldoende gratis parkeerplaatsen voor minder mobiele reizigers.

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

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

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

09.02 **Minister Johan Vande Lanotte:** Mijnheer de voorzitter,

09.02 **Johan Vande Lanotte,**

mijnheer Casaer, ik antwoord met een dubbel gevoel. Ten eerste, ik stel vast dat men bij de NMBS gevoelig is voor en vrij mooi uitgewerkte plannen heeft wat betreft het onthaal van personen met een verminderde mobiliteit. Er is de creatie van een call center met telefoon, fax en internet, van prioritaire aanpassing van een aantal stations waar bijstand aan reizigers zeven dagen op zeven en vierentwintig uur op vierentwintig zou worden verzekerd, met parking en oprijhellingen - ik kan daarin inkomen, het is volgens mij beter om in plaats van overal iets te doen in een aantal stations al het nodige te doen - en van complementariteit met andere openbare vervoersbewijzen.

Het voorstel dat u formuleert om een call center te hebben dat niet alleen voor de NMBS maar ook voor de andere vervoersmaatschappijen werkt, vind ik op zich goed. De NMBS heeft mij verzekerd dat zij aan deze studie wil deelnemen. Als iemand dus het initiatief neemt, zal de NMBS meewerken.

Er zal ook worden voorzien in parkeerplaatsen voor dat beperkt aantal stations waarin men zal investeren. Ik denk dat het over veertig of vijftig stations gaat.

Wij moeten volgens mij deze mooie intenties ook toetsen op de uitvoering.

Persoonlijk heb ik de indruk dat wij daarover al vrij lang praten, maar dat het in de uitvoering geregeld een beetje vertraagd wordt. Ik neem dat de NMBS niet kwalijk. Het betekent waarschijnlijk dat men in het investeringsplan veel meer aandacht besteedt aan grote projecten en minder aan die kleine zaken – wat goed mogelijk is – waardoor die in de verdrukking komen.

Er is zeker heel veel voorzien. Het idee van die parkeerplaatsen is daarin opgenomen. Een gemeenschappelijk callcenter, waarom niet? Wij willen meewerken. Ik denk echter dat het belangrijk is dat wij de vraag een beetje heroriënteren, niet naar de intenties, maar wel naar de realisaties.

Dat is ook een suggestie voor het Parlement. Er werden al verschillende vragen gesteld over de intenties. Ik denk dat die nu wel ongeveer duidelijk zijn. Misschien zou het niet slecht zijn om de komende weken en maanden langzaamaan eens na te gaan – het eens zijnde over de uitgangspunten – wat er gerealiseerd is. Daarover zou geregeld een rapport gevraagd kunnen worden.

09.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik zal heel kort repliceren.

Mijnheer de minister, ik pik meteen in op uw suggestie voor de realisatie. Hebt u enig idee over het callcenter voor de NMBS zelf?

09.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Met dat callcenter is men niet

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

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

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

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

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

09.04 **Johan Vande Lanotte**,

bezig. (...) Vraagt u dat mij, dan zal ik zeggen hoever het daarmee staat.

ministre: Je pourrai le dire d'ici à quelques semaines.

09.05 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Dat is dan voor over veertien dagen. In orde, ik dank u.

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

Le **président**: Chers collègues, je vous signale que le ministre doit nous quitter vers 16.30 heures. Il y aura donc des questions qui ne pourront pas être posées aujourd'hui.

09.06 **Minister Johan Vande Lanotte**: Meestal worden hier gedurende een uur of twee vragen beantwoord. Meestal is hier op twee uur alles gedaan. Er is hier nooit iemand. De keren dat ik hier al tot 16.30 uur heb moeten zitten zijn zeer zeldzaam. Nu waren er bij toeval heel veel mensen.

De **voorzitter**: Er is ook een commissie weggevallen.

09.07 **Minister Johan Vande Lanotte**: Meestal zijn er zeer weinig mensen en valt de helft van de vragen weg omdat de commissieleden niet kunnen komen. Het is nu dus een toevallige samenloop van omstandigheden.

10 Questions jointes de

- **Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la hausse du prix de l'abonnement annuel à la SNCB" (n° 4884)**
- **M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les tarifs des abonnements de train" (n° 5037)**
- **M. Damien Yzerbyt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la hausse du prix de l'abonnement annuel à la SNCB" (n° 5053)**

10 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Camille Dieu** aan de **vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven** over "de prijsverhoging van het jaarabonnement bij de NMBS" (nr. 4884)
- de heer **Bart Tommelein** aan de **vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven** over "de tarieven van de treinabonnementen" (nr. 5037)
- de heer **Damien Yzerbyt** aan de **vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven** over "de prijsstijging van het jaarabonnement bij de NMBS" (nr. 5053)

10.01 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question aurait dû vous être posée plus tôt mais un concours de circonstances, notamment des circonstances pénibles pour vous, ont fait que c'est seulement aujourd'hui que je peux vous interroger sur la hausse du prix de l'abonnement annuel de la SNCB.

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

Ainsi le management de la SNCB a décidé de faire passer le prix de l'abonnement annuel de 633 à 806 euros.

10.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: (...)

10.03 **Camille Dieu** (PS): Cette information a été donnée par "Het Laatste Nieuws".

10.03 **Camille Dieu** (PS): Dat geldt niet voor de personen die gratis reizen en bij die stijging komt de afschaffing van de aftrek die 10% kan bedragen van het jaarlijks abonnement in het kader van de nagestreefde

Vous pouvez évidemment me dire qu'il y a gratuité du transport pour les travailleurs du secteur public et qu'il en sera bientôt de même pour beaucoup de travailleurs privés puisque de nombreuses entreprises ont adhéré au système proposé.

Néanmoins, comme le fait remarquer l'Association des clients des transports publics, le 1^{er} janvier 2003, la SNCB lançait une opération de promotion destinée à fidéliser le client en offrant des réductions pouvant atteindre 10% de l'abonnement annuel. Cette action est responsable, me semble-t-il, d'une augmentation appréciable de la clientèle au cours de ces deux dernières années. Elle a pourtant pris fin le 31 décembre 2004, et maintenant nous apprenons l'augmentation de l'abonnement. Je sais que la SNCB avait également proposé d'augmenter le prix du billet, ce à quoi vous vous êtes opposé à juste titre. Mais nous voilà maintenant confrontés à ce nouveau problème.

Monsieur le ministre, la suppression de cet avantage au 31 décembre 2004, conjuguée à l'augmentation de 11% du prix des abonnements annuels, n'entre-elle pas en contradiction avec une approche commerciale visant à augmenter la fréquentation de nos trains par la clientèle ne bénéficiant pas de carte de gratuité "domicile-travail"?

10.04 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de vice-eerste minister, sinds kort is de prijs van een treinabonnement gevoelig gestegen. Ten eerste is de 10%-korting, die de voorbije jaren gold, weggevallen en ten tweede betaalt men voor een jaarabonnement nu 10 maanden, terwijl dat een jaar geleden nog 9 maanden was. Daarom heerst bij een groot aantal treingebruikers nogal wat ongenoegen, te meer omdat de indruk ontstaat dat de verhogingen van de abonnementen dienen om het gratis woon-werkverkeer voor ambtenaren te financieren.

Ik had daarover graag de twee volgende vragen gesteld. Bestaat er een verband tussen enerzijds de verhoging van de abonnementen en anderzijds het gratis woon-werkverkeer voor ambtenaren? Zo niet, wat is dan de reden voor de drastische prijsverhoging van de abonnementen dit jaar?

10.05 Damien Yzerbyt (cdH): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, je vois que vous vous demandez pourquoi tout d'un coup on revient avec cela. C'est vrai, la question de Mme Dieu, qui est consécutive à des annonces qui ont été faites dernièrement, peut vous sembler inopportune. Toutefois, l'avis qui a été donné par le Conseil central de l'économie au mois de décembre disait clairement qu'accorder la gratuité de déplacement ne pouvait pas se faire sur le dos d'une augmentation dans un autre secteur.

Ce même Conseil parle de perte de recettes sur la carte de train

klantenbinding. Is dat niet in strijd met de commerciële aanpak die ernaar streeft het aantal reizigers dat niet gratis reist op onze treinen te verhogen?

10.04 Bart Tommelein (VLD): Récemment, le prix de l'abonnement de train a sensiblement augmenté. D'abord, la réduction de 10 pour cent appliquée les années précédentes a été supprimée. Ensuite, acheter un abonnement de train annuel à l'heure actuelle revient à payer dix mois de trajets contre encore neuf mois il y a un an. De nombreux usagers sont mécontents parce qu'il ont de plus en plus le sentiment que ces augmentations du prix des abonnements vont servir à financer la gratuité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour les fonctionnaires.

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

10.05 Damien Yzerbyt (cdH): De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven verklaarde in december dat de kosten voor het aanbieden van gratis vervoer niet op andere sectoren mogen worden afgewenteld. Volgens de Raad zou het gratis vervoer een inkomstenverlies voor de jaarabonnementen hebben

annuelle consécutive à l'opération de gratuité de transport entre le domicile et le lieu de travail et affirme que la SNCB semble rechercher une compensation en augmentant les tarifs des cartes-train annuelles. Une augmentation de 11% est le chiffre cité, puisque le prix de vente de la carte-train annuelle passe de 9 à 10 fois le prix de la carte-train mensuelle, ce qui fait de facto une augmentation de 11%. Cette même sous-commission du Conseil central de l'économie estimait illégale cette augmentation. C'est elle-même qui déplore la motivation avancée par la SNCB pour justifier l'adaptation tarifaire et estime qu'il n'est pas justifié d'imposer au secteur privé la prise en charge d'une décision gouvernementale qui concerne les travailleurs du secteur public. Elle s'inquiétait également des répercussions négatives sur d'autres dossiers négociés par les partenaires sociaux. Elle déplorait en fin de compte aussi que ces décisions n'avaient pas été concertées notamment avec les partenaires sociaux.

En outre, si j'en crois la presse récente, vous vous seriez opposé à des augmentations, dans d'autres secteurs, du billet de train; on parle d'une moyenne de 3,76% pour les billets et 3,75% pour les abonnements. Vous avez voulu ne pas troubler l'action en faveur de la diminution des prix pour les voyageurs et que votre politique de gratuité ne puisse pas se répercuter sur d'autres. Mais je dois vous avouer qu'on se perd un peu dans toutes ces tarifications, effets d'annonce, etc.

Alors, ma question va aussi dans ce sens. Cet avis parlait d'une augmentation au 1^{er} octobre 2004. Vous y êtes-vous opposé? A-t-elle eu lieu? Et pour ce qui a été négocié maintenant, les partenaires sociaux ont-ils été concertés? Pourriez-vous également nous éclairer sur l'ensemble de cette tarification, car il est difficile de s'y retrouver?

10.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, au niveau de la fidélisation, on octroyait 10% de réduction avec le résultat que le nombre de voyageurs n'a pas augmenté de manière significative. Cela a coûté pas mal d'argent mais le résultat n'a pas été à la hauteur.

Nous avons donc décidé d'arrêter l'octroi de la réduction de 10%, en utilisant l'argent pour une action de gratuité. Je pense que c'était une bonne décision car le nombre de voyageurs a augmenté spectaculairement. Il ne sert à rien d'octroyer une réduction de 10% qui coûte 10 millions d'euros et qui ne rapporte pas de résultat.

Les personnes qui bénéficiaient des 10% et ceux qui bénéficient de la gratuité sont à 90% les mêmes.

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

We hebben een keuze gemaakt: de 10%-korting wordt afgeschaft en vervangen door het volledig gratis maken van het abonnement op voorwaarde dat 80% betaald wordt door de onderneming. In bepaalde gevallen betalen ondernemingen reeds 100%. Denken we maar aan de bank- en verzekeringssector. Geleidelijk zullen we de 80%-regeling

meegebracht en zou de NMBS dat verlies willen compenseren door de tarieven ervan op te trekken. De Raad is van oordeel dat die prijsverhoging onwettig is en maakt zich zorgen om de negatieve weerslag daarvan op andere dossiers waarover de sociale partners onderhandelen. De Raad betreurt ten slotte dat die beslissingen niet in overleg met de sociale partners werden genomen.

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

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

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

La réduction de 10 pour cent a été supprimée et remplacée par un

invoeren, zodat die sector zelfs winst boekt met de nieuwe regeling.

Het tweede element is die zogenaamde verhoging van het jaarabonnement waarover ik toch iets wil zeggen.

Dat heeft ten eerste niets te maken met het gratis vervoer of wat dan ook. Wat is er gebeurd? Een aantal jaren geleden heeft de NMBS een actie gelanceerd om minder maandabonnements te hebben. Men zei dat als men in plaats van een maandabonnement een jaarabonnement nam, men maar negen maanden moest betalen. Dat was een actie van een aantal jaren geleden. Het resultaat was nihil. Geen resultaat. Waarom niet? Dit betekende dat de mensen in één keer alles moesten betalen. Als iemand bijvoorbeeld 25 euro betaalde per maand, dan moest hij in één keer negen keer 25 euro betalen. Voor iemand die gewoon loontrekkende is en waarschijnlijk voor niemand is het gemakkelijk om dat bedrag in één keer te betalen. Die actie is echter blijven bestaan. Ik denk dat 1% van de abonnees dat jaarabonnement nam, niet veel meer. De meeste mensen bleven maandelijks hun abonnement verlengen. Wat betaalden mensen die een heel jaar met de trein reden? Ze betaalden 10 tot 11 maanden. Statistisch gezien werd er 10,5 maand betaald.

Donc, quelqu'un se rendant toute l'année de son domicile à son travail payait dix à onze fois l'abonnement mensuel. Le nombre de personnes qui payaient en une fois pour toute l'année était extrêmement limité, en raison de la somme à déboursier d'un coup. Si on doit payer 25 euros par exemple, cela fait neuf fois vingt-cinq euros en une seule fois, l'employeur s'acquittant du reste. C'était donc très limité et l'action n'avait pas porté ses fruits. La SNCB voulait éviter que les voyageurs ne viennent renouveler leur abonnement au guichet tous les mois mais cela n'a pas marché. Ils ont proposé une offre selon laquelle on payait l'équivalent de neuf mois si on payait en une fois. En réalité, dans 90% des cas, le voyageur payait mensuellement, en moyenne 10 fois et demie sur l'année, dix ou onze fois selon le fait qu'ils puissent concentrer leurs congés ou pas.

Quand on a commencé avec les 10% avant d'aller vers la gratuité, l'abonnement annuel devenait très attrayant pour tout le monde, surtout pour les employeurs. De toute façon, l'employé ne paie plus et l'employeur préfère payer pour toute une année au prix de neuf mois, ce qui est normal. Le but de la SNCB était alors dépassé. Comme tout le monde allait basculer de l'abonnement mensuel vers l'abonnement annuel, on a évité une diminution des recettes de 11%. On n'a pas augmenté les recettes mais on a évité les effets pervers du système de gratuité et du système de fidélisation qui provoquaient une chute de 11%, en plus de ce que cela coûte. Les gens qui payaient chaque mois ne paient pas plus aujourd'hui; l'employeur non plus. Le nombre de personnes qui achetaient dans le temps un abonnement annuel pour lequel l'employeur n'intervenait pas est assez restreint. On m'a communiqué les chiffres: il s'agit de 200 à 300 personnes pour toute la Belgique.

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

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

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

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

Deze beslissing werd genomen voordat het gratis werd.

Autrement, on perdait 10% des recettes, non pas en raison d'une baisse du nombre de voyageurs mais en raison d'un effet pervers de cette mesure. L'abrogation a été décidée avant la gratuité. L'abrogation a été décidée une fois que la fidélisation et les 10% ont été lancés et qu'on a constaté que cela n'avait pas les effets escomptés.

Votre exemple d'une augmentation de 600 vers 800 euros n'est pas possible. Pour les quelques centaines de personnes qui ne payaient que neuf mois, il faut donc diviser 633 par 9, ce qui fait 70. Ils payeraient désormais 10 fois ces 70 euros, ce qui ferait 700 euros et non 800. C'est possible pour un nombre très limité de voyageurs.

Il faut dire aussi que ce type de voyageur ne paye que 30% de ces 700 euros. On passe de 630 à 700 euros, ce qui représente une augmentation de 70 euros par an dont l'intéressé paye 30%. Nous parlons donc de 20 à 30 euros par an pour quelques centaines de personnes, pas plus. On en parle beaucoup mais, en réalité, il ne s'agit que de quelques centaines de personnes qui payent 20 à 30 euros de plus. Cependant, des centaines de milliers de voyageurs payent beaucoup moins et on évite qu'un grand nombre d'employeurs doivent pour cela payer 90% du prix. On a évité cet effet pervers. Je le répète: cela a été décidé avant la gratuité. Les gens, bien entendu, se révoltent un peu: 90% sont gratuits, et la personne qui a un petit problème pense que c'est à cause d'eux, mais ce n'est pas la vérité.

En fait, la SNCB aurait dû le faire bien plus vite, mais ils ne se sont pas rendu compte de ce problème que très tard parce que presque personne ne le faisait. Personne n'achetait directement pour 12 mois: les gens ne savent pas s'ils vont continuer à travailler au même endroit ou bien si quelque chose va arriver. Ils achetaient donc par mois. Vous connaissez beaucoup de gens qui utilisent le train: la plupart renouvellent leur abonnement chaque mois. C'est ce que tout le monde faisait.

10.07 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, je regrette tout de même que 200 à 300 personnes souffrent du système. Il faudrait peut-être dire à la SNCB qu'il est temps de communiquer autrement. Qu'il s'agisse des petites gares, que ce soit l'étude sur les 200 gares, que ce soit dans ce domaine-ci, c'est par la presse qu'on apprend tout, et on doit finalement vous interroger. On désamorce alors un peu la chose. Je veux bien vous croire quand vous donnez la chronologie des événements, mais il y a quand même un petit problème.

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

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

10.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Il y a une semaine, on a dit qu'il n'y avait plus de place dans les trains parce que trop de gens voyageaient gratuitement. Je l'ai lu la semaine passée. Ce n'est pas vrai. Il y a eu des problèmes techniques: il y avait moins de wagons. On manquait de place, non parce qu'il y avait plus de voyageurs mais parce qu'il y avait moins de wagons. On annonce n'importe quoi, maintenant!

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

10.09 Camille Dieu (PS): Si on lance ces allégations, c'est que la

SNCB donne des informations!

10.10 Johan Vande Lanotte, ministre: J'ai fait le relevé des articles de presse de septembre à décembre et c'est très intéressant. J'ai ainsi pu lire qu'il n'était pas question de commencer les travaux sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, que la dette n'allait jamais être reprise, qu'il n'y avait pas de place dans les trains à cause de la gratuité. On dit vraiment n'importe quoi!

J'ai souligné la semaine passée que c'était la cinquième fois qu'on entendait ainsi des choses insensées.

10.11 Camille Dieu (PS): Les responsables ont reconnu qu'ils avaient mal communiqué au sujet des abonnements.

10.12 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik hoop toch dat u meer reizigers hebt en dat het niet alleen aan minder wagons ligt, dat er geen plaats is. Er zijn toch meer reizigers door het gratis woon-werkverkeer?

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

10.13 Minister Johan Vande Lanotte: In september waren er meer reizigers en was er plaats. In oktober waren er meer reizigers en was er geen plaats. Ik heb gevraagd of er tussen september en oktober een wonder is gebeurd. Dat is niet het geval, maar ze hebben een technisch probleem gehad met hun wagons. Er zijn meer reizigers, maar er zijn minder wagons geweest in oktober en november. Dat heeft men gezien in de satisfactiegraad. In december hebben ze dat hersteld en is de satisfactiegraad weer gestegen.

10.13 Johan Vande Lanotte, ministre: Il y a eu plus de voyageurs en septembre. La capacité était suffisante. Le nombre de voyageurs a également augmenté en octobre mais des wagons ont connu des problèmes techniques, ce qui a provoqué une pénurie de places. L'indice de satisfaction a de nouveau grimpé en décembre. Mais le journal "Le Soir" a conclu de ces problèmes temporaires que la gratuité du trajet domicile-travail avait complètement désorganisé les chemins de fer.

Toch heeft dat al volstaan om twee artikels uit te geven – niet in de Nederlandstalige pers, maar in Le Soir – waarin wordt geponereerd dat gratis woon-werkverkeer de spoorwegen om zeep helpt.

10.14 Bart Tommelein (VLD): Men mag niet altijd de pers geloven. U weet dat ook, mijnheer de minister.

10.15 Minister Johan Vande Lanotte: Neen, dat is heel duidelijk. Ik kan u nu reeds aankondigen dat de inkomsten van de NMBS nooit zo sterk gestegen zijn als dit jaar.

10.15 Johan Vande Lanotte, ministre: Les recettes de la SNCB n'ont pourtant jamais enregistré de hausse aussi forte que cette année.

10.16 Bart Tommelein (VLD): Ik dank u voor uw antwoord. Het was heel duidelijk.

Ik had alleen de indruk dat heel veel mensen niet wisten dat een jaarabonnement goedkoper was. Men zal maar behoren tot een heel kleine minderheid. Dan is men natuurlijk wel de dupe.

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

10.17 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is juist.

10.17 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est exact.

10.18 **Damien Yzerbyt** (cdH): Monsieur le président, je remercie également le vice-premier ministre pour sa réponse qui m'a éclairé sur le processus en cours.

Par ailleurs, je tiens à attirer l'attention sur la communication. D'une part, à l'heure actuelle, la presse essaie de communiquer le fait que vous soyez intervenu sur la limitation des hausses des billets de train et que vous vouliez en tout cas mettre en œuvre une politique tarifaire dynamique. D'autre part, vous devez savoir que c'est un rapport d'une commission qui a alimenté ma question. Il est dommage que les commissions consultées sont celles qui communiquent le plus mal. Les organismes syndicaux ne pourraient-ils pas être des alliés de communication dans toute la concertation et dans les plans de gestion? La problématique provient, depuis quatre mois – vous le dites vous-même –, de la communication sur les différents effets d'annonce de la SNCB. Peut-être a-t-on frustré un certain nombre de partenaires quant aux décisions prises maintenant?

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Si les prochains intervenants peuvent être concis, il sera possible d'entendre les quatre questions qui figurent encore à notre ordre du jour. J'invite donc les membres et le ministre à faire preuve de concision.

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

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

11.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ik zal mijn vraag sterk inkorten. Mijn vraag heeft als onderwerp de fietsenstallingen bij openbare gebouwen en in de eerste plaats bij de NMBS-stations.

Mijnheer de minister, u hebt in middelen voorzien voor bijkomende parkeerplaatsen. Uit het antwoord op een eerdere vraag heb ik begrepen dat, wanneer parkeerplaatsen voor auto's gratis worden, ook fietsenstallingen voor abonnees zoveel mogelijk gratis moeten worden gemaakt. De vraag is dan wel of er voldoende fietsenstallingen zijn rond de stations. Wanneer ik bijvoorbeeld naar Aalst, mijn eigen stad, kijk, dan weet ik dat dat zeker een probleem is. Ik vergelijk even met Nederland. Nederland heeft op jaarbasis 200 miljoen euro veil voor fietsen en fietsenstallingen.

(...)

Mijn collega stelt voor dat ik met de fiets naar Brussel kom. In de zomer zal ik dat misschien wel een keer doen, met in mijn zog een paar camera's. Ik begin de truken van de foor te leren.

In Nederland is de norm een stallingscapaciteit van 25% van het aantal opstappende reizigers. Kunt u mij zeggen wat in een aantal belangrijke stations, Brugge, Gent, Antwerpen, Leuven en Luik, de huidige situatie is?

Ik weet dat een aantal stations heringericht en gerenoveerd wordt,

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

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

onder andere Gent en Brugge. In welke percentages is hier voorzien?

Is er ook in de ontwerpen van beheerscontracten aandacht voor fietsers? U weet dat een Totaalplan Fiets werd opgemaakt in de periode dat Bert Anciaux minister van Mobiliteit was. Daarin staan heel wat zaken die zeker ook voor de NMBS van belang kunnen zijn.

Meer in het algemeen, is er ook bij alle overheidsgebouwen de nodige aandacht voor fietsvoorzieningen?

11.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Casaer, wij zullen de capaciteit verdubbelen op het moment dat u met de fiets naar Brussel komt.

Aan die problematiek wordt toch veel aandacht besteed. In Brugge werkt men aan een project voor 3.000 fietsplaatsen en in Gent aan een project voor 6.800 plaatsen. Het fietsplan van minister Anciaux is een goed basisdocument dat wij ook willen integreren in het beheerscontract.

In Nederland heeft men een vast percentage van 25%, maar Nederland is een vrij uniform land wat het gebruik van de fiets betreft. Bij ons gebruikt men vooral in steden veel de fiets. Er is een verschil tussen Vlaanderen en Wallonië, door het geaccidenteerde parcours daar.

Ik heb aan de heer Descheemaecker van de NMBS gevraagd om tegen einde maart een optimaal bereikbaarheidsplan op te stellen om zowel met de wagen, met de fiets als met het openbaar vervoer zo goed mogelijk bij het station te kunnen komen. Dat zal toch wel heel veel investeringen vergen. Op de ene plaats zal er meer moeten gebeuren voor brommers, op de andere plaats zal er meer moeten gebeuren voor fietsen. Voor voetgangers moet men niet veel doen, daarvoor is geen infrastructuur nodig. Wij hopen met dat plan klaar te zijn tegen einde maart.

Men noemt dat de maximale-bereikbaarheidscoëfficiënt. Op die manier kunnen wij zo goed mogelijk passagiers aantrekken. Die gratis parkings voor abonnees zijn een onderdeel. Ik herhaal nogmaals dat 70% van de parkings nu reeds gratis zijn, maar niet specifiek voor de abonnees. Fietsenstallingen zijn een onderdeel. Stallingen voor brommers zijn een onderdeel. Het openbaar vervoer is ook een onderdeel, met aansluitingen bij de regionale operatoren.

11.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kijk zeker ook uit naar dat maximaal-bereikbaarheidsplan. Ik heb een suggestie voor de NMBS. Ik weet dat de Fietsersbond voor een aantal stations zelf studies gemaakt heeft over de fietsenstallingen. De Fietsersbond kan daar misschien ook bij betrokken worden met zijn knowhow.

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

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

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

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

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

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

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

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

12.01 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, on le sait, le gouvernement a demandé aux chômeurs des efforts supplémentaires en matière de recherche d'emploi. Cette recherche d'emploi coûte cher: si vous voulez être au courant des offres sur le marché, il faut acheter les journaux, se rendre dans les centres qui proposent ces offres, écrire, effectuer des suivis téléphoniques, se rendre aux rendez-vous, s'inscrire dans les agences d'intérim, prévoir éventuellement une garde d'enfant. Cette recherche se révèle donc coûteuse.

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

Si l'on dispose de revenus particulièrement étriqués, comme les chômeurs qui ne perçoivent que des allocations de base, en tant que cohabitant, isolé ou même chef de famille, chaque dépense supplémentaire est un problème.

Un exemple: le billet aller-retour d'un Dinantais qui se rend à Bruxelles lui coûtera plus de 20 euros pour un rendez-vous sans être assuré d'obtenir un emploi; on connaît le nombre de rendez-vous nécessaires pour trouver finalement un emploi.

L'accompagnement des chômeurs n'est pas spécifiquement de votre compétence, monsieur le ministre, mais je jugerais utile que tous les ministres donnent ce petit coup de pouce qui aiderait les chômeurs à s'investir sans que cela leur coûte énormément.

Ne serait-il pas possible d'imaginer une carte accordant aux chômeurs un certain nombre de voyages gratuits et un système analogue à La Poste, permettant d'effectuer une centaine d'envois gratuits? Les frais s'accumulent très vite dans un cas pareil.

*Présidente: Camille Dieu.
Voorzitter: Camille Dieu.*

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Chers collègues, en ce qui concerne la SNCB, il existe un système spécifique de paiement d'indemnités pour les marins inscrits comme demandeurs d'emploi dans la marine marchande car ceux-ci ont parfois des déplacements importants à faire. C'est l'annexe 11 du contrat de gestion.

Un document beaucoup plus important est l'annexe 12 du contrat de gestion, la convention de la SNCB avec le VDAB, le FOREM et l'ORBEM. Le VDAB propose des billets de seconde classe pour un montant forfaitaire de 1€ pour un trajet simple et de 2€ pour un aller/retour, ce qui est assez favorable. Le FOREM propose 75% de réduction sur les billets de seconde classe pour un trajet simple ou aller/retour, ce qui est plus élevé que le prix spécial du VDAB. A l'ORBEM, il y a 75% de réduction sur le billet de seconde classe aller/retour.

12.02 Minister Johan Vande Lanotte: Bij de NMBS werd een speciale regeling getroffen voor werkzoekenden bij de koopvaardij. Belangrijker zijn de overeenkomsten tussen de NMBS en de VDAB, de Forem en de BGDA. Zo krijgt de VDAB plaatsen voor een forfaitaire prijs van 1 euro, terwijl Forem en BGDA kaartjes kunnen kopen met 75% korting.

Dit hangt samen met arbeidsbemiddeling, en daarvoor zijn de Gewesten bevoegd. Wij

La SNCB et le gouvernement fédéral ont toujours considéré qu'il s'agissait d'une question de médiation de la compétence des Régions. Nous sommes prêts à conclure des accords avec les Régions à ce sujet. Le VDAB a été plus loin que l'ORBEM et le FOREM. C'est à ces deux organismes qu'il appartient d'intervenir. Comme je l'ai dit, ces derniers offrent actuellement 75% de réduction. J'accepte d'envisager d'aller plus loin. S'ils font un effort, nous sommes prêts nous aussi à en faire un.

En ce qui concerne La Poste, aucune disposition n'est prise pour l'instant. L'Etat fédéral n'a pas informé la Poste qu'il s'agissait d'une mission de service public, ce n'est pas le cas. Je pense qu'il n'est pas fréquent d'envoyer un recommandé lorsque l'on postule. J'ignore ce qu'il en est au FOREM et à l'ORBEM mais lorsque l'on s'inscrit dans le job center du VDAB, l'envoi des lettres se fait par le VDAB lui-même.

Pour le moment, il n'y a pas de disposition prise par La Poste. Pour elle, si quelqu'un paie ce montant, c'est très bien. Car il s'agit d'un montant très important. D'après elle, si l'on distribuait un carnet de 20 timbres Prior à destination des chercheurs d'emploi, cela coûterait 5 millions d'euros. Pour ma part, j'estime que c'est au VDAB, au FOREM et à l'ORBEM de le faire pour éviter, notamment, qu'ils soient utilisés autrement. A cette fin, un certain suivi par les organismes régionaux pourrait être utile. La Poste est prête à en discuter avec le VDAB, le FOREM et l'ORBEM.

12.03 Zoé Genot (ECOLO): Plusieurs personnes qui possédaient jadis des tickets très préférentiels - par exemple, les minimexés - me disent que, lorsqu'ils s'adressent à leurs centres régionaux et qu'ils répondent à une annonce communiquée par ces derniers, ils bénéficient d'un ticket à prix réduit. Mais, quand ils ont trouvé eux-mêmes une annonce dans les journaux, ce n'est pas le cas. Je vais donc demander à des collègues régionaux de se pencher sur la question. Cela en vaut la peine.

J'ai entendu que vous étiez prêt à partager les efforts si les Régions souhaitaient, elles aussi, permettre un accès plus facile à la mobilité pour tous.

En ce qui concerne les envois à la poste, au niveau des Régions bruxelloise et wallonne, seules les personnes qui s'inscrivent dans un programme de recherche active d'emploi ont droit aux envois gratuits, à l'accès aux ordinateurs, etc. Mais le nombre est limité. Par exemple, dans ma commune, on peut accueillir une cinquantaine de personnes, mais pas plus; alors qu'énormément de demandeurs d'emploi auraient besoin de ce type de soutien.

Ce ne sont pas seulement les Régions qui s'occupent de l'accompagnement, puisque aujourd'hui la ministre fédérale de l'Emploi exige contractuellement des demandeurs d'emploi qu'ils envoient, par exemple, dix demandes par lettre. Par conséquent, il existe clairement une demande au niveau fédéral qui est le fait des contrôleurs-facilitateurs de l'ONEM. Selon moi, la situation a un peu évolué. En effet, le contrôleur-facilitateur revoit la personne pour vérifier si ces lettres ont été envoyées. Un moyen de contrôle serait donc possible pour voir si les timbres mis à disposition sont utilisés à cet effet.

zijn bereid hierover te praten.

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

De Post wil hierover best discussiëren.

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

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

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

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

13.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, d'après certaines sources, la direction de La Poste aurait établi son "business plan" pour les cinq années à venir; entre le moment où j'ai introduit ma question et ce jour, des informations sont parues dans la presse à ce propos.

L'une des caractéristiques principales serait que toutes les "business units" et les filiales deviendraient rentables avant l'échéance 2009, la plupart en 2007. Quand on connaît la situation de certaines d'entre elles, on est en droit de se demander si ce "business plan" ne pêche pas par excès d'optimisme, pour autant que la rumeur soit fondée bien entendu.

Ce qui est également important, ce sont les hypothèses sur lesquelles repose ce plan, à savoir:

- augmentation des tarifs de 2 à 3% par an avec une augmentation de 4% en 2006 et de 5,8% en 2008;
- diminution de près de 8.000 équivalents temps plein de l'effectif de La Poste avec une diminution de l'effectif réalisée dans la totalité des "business units" et services;
- obtention d'une ligne de crédit de 100 millions d'euros auprès de la BEI, en plus du crédit de 100 millions pour les centres de tri.

Monsieur le ministre, pourriez-vous confirmer ces informations et les commenter, si commentaire il y a à faire?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Bellot, la situation est quelque peu ambiguë.

Le conseil d'administration de La Poste n'a pas jugé opportun de figer un plan stratégique à cinq ans, même s'il en a fixé l'objectif, notamment améliorer la position concurrentielle de l'entreprise dans un marché en cours de libéralisation ainsi que certains grands axes. Cet objectif découle du fait que La Poste veut être une entreprise qui, comme les autres, soit rentable.

Deux raisons justifient le fait que le conseil ne soit pas allé plus loin. Tout d'abord, les négociations syndicales pour les deux années à venir doivent encore commencer; il n'est jamais très opportun de fixer de grands objectifs avant de mener de telles négociations. Ensuite, la recherche d'un partenaire stratégique est également un élément de discussion très important.

Au niveau interne, La Poste est prête à la négociation. Elle a élaboré divers scénarios mais elle n'a pas encore arrêté de plan stratégique définitif, même pas pour l'année 2005. Le conseil s'est limité à définir les lignes directrices du plan d'entreprise avant d'arrêter le plan définitif. Le budget 2005 a été approuvé par le conseil le 28 janvier

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

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

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

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

De Post aarzelt om informatie over bepaalde punten te verstrekken

dernier mais il est provisoire; l'objectif de départ était de réaliser 30 millions de bénéfice.

D'un autre côté, comme vous le dites – même si c'est difficile – La Poste est mal à l'aise de communiquer des données à ce sujet. Ils sont en effet dans un marché devenu opérationnel et concurrentiel. Plus on en dit, pire c'est vis-à-vis des gens présents sur le marché. Je le répète, l'objectif fondamental est que, dans cinq à six ans, la structure financière de La Poste belge soit au même niveau de rentabilité que d'autres entreprises postales en Europe. Toutes les autres hypothèses sont provisoires.

La discussion avec le nouveau partenaire doit aboutir à un nouveau système. Aujourd'hui, quand La Poste donne son avis sur l'organisation, elle ne discute pas d'égal à égal. C'est la raison pour laquelle on est dans le flou. Cela durera encore toute l'année.

Les 100 millions correspondent à l'éventuel prêt relatif aux centres de tri. C'est une bonne chose. Je crois que La Poste n'a pas d'emprunt mais je considère qu'investir sans emprunt n'est pas une saine gestion.

13.03 François Bellot (MR): On a emprunté 100 millions pour les centres de tri mais y a-t-il 100 millions supplémentaires?

13.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je ne pense pas. En ce qui concerne les centres de tri, on a décidé d'emprunter en raison du taux favorable.

13.05 François Bellot (MR): Vous parlez des quatre centres de tri, pas de celui de Bruxelles.

13.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Oui.

Economiquement, ne pas avoir d'emprunt pour une entreprise n'a pas de sens. On a donc eu une discussion. Mais emprunter pour investir me semble logique, surtout quand l'emprunt est intéressant.

13.07 ...: Ce n'est pas un reproche.

13.08 Johan Vande Lanotte, ministre: M. Bellot avait quelque inquiétude sur l'emprunt. Je le rassure.

Pour ma part, j'estime qu'il est opportun d'emprunter pour investir. On fait porter ces investissements sur plusieurs années; le faire sur une seule année n'a aucun sens, économiquement parlant.

13.09 François Bellot (MR): Je crois que le parlement est dans une situation inconfortable car il sait que, d'une part – et c'est normal –, on est discret sur le plan de développement et, d'autre part, nous devons assumer notre rôle de contrôle.

Ce n'est pas le cas ici pour La Poste mais je rappelle que la sonnette d'alarme a été tirée à plusieurs reprises pour une autre entreprise publique (celle des transports) à qui on demandait de faire attention

omdat zij haar concurrentiepositie niet in het gedrang wil brengen.

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

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

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

13.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ik denk het niet.

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

We moeten toch onze controlerol vervullen.

dans le cadre du plan de développement pour lequel nous avons émis certaines craintes. Aujourd'hui, on peut se rendre compte que la perte globale dans un investissement s'élève à environ 1 milliard 500 millions d'euros. On se trouve alors face à l'inconfort d'une entreprise publique qui doit passer à l'entreprise concurrentielle avec une discrétion légitime. Par ailleurs, par rapport au Parlement, le contrôle de l'utilisation des deniers publics reste de mise.

13.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Tout à fait. Pour être clair, chaque fois qu'une entreprise publique ne veut pas que les ministres interviennent, elle invoque l'autonomie. Mais en cas de problème, c'est le politique qui est compétent. ABX est l'exemple type. Cette entreprise a toujours invoqué son autonomie et son action commerciale. Mais aujourd'hui, 1 milliard d'euros de la dette de la SNCB provient d'ABX. Qui va payer cette dette? Le voyageur.

Aussi longtemps que les activités commerciales n'ont pas lieu dans le cadre d'une structure séparée avec des gestionnaires responsables, aucune solution ne pourra être trouvée. Il en était de même pour le TGV. C'était une action commerciale. Mais, finalement, la SNCB a une dette de 3 milliards d'euros dont 1 milliard provient d'ABX tandis qu'un autre milliard provient du TGV. Maintenant, il faut procéder à une restructuration. Mais d'où vient la dette? Nous ne pouvons pas, en tant qu'Etat, dire que nous allons récupérer le tout. Ce n'est pas possible. D'où vient le déficit? Je rappelle qu'un 1 milliard d'euros provient d'ABX. Et nous ne sommes pas en mesure de les reprendre. Quand il est question d'investissement, on revendique l'autonomie. Mais en cas de problème, lorsqu'il faut procéder à des restructurations et diminuer le nombre du personnel, il n'est plus question d'autonomie. On pose alors la question de savoir quand l'autorité publique va prendre ses responsabilités. Telle est la réalité. Pour ma part, je suis partisan de l'autonomie à partir du moment où l'on paie.

Il s'agit d'un milliard d'euros de dette. Votre question est fondée dans ce sens où il s'agit de savoir où commencent l'autonomie et la concurrence, d'une part, et le contrôle politique, d'autre part. Dans le passé peut-être, on a souvent exagéré dans l'autre sens. Mais, maintenant, on va très loin dans ce sens aussi, confronté à un équilibre vers lequel les règles européennes nous pressent.

13.11 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, on en a déjà parlé, je pense, ici ou ailleurs, mais je crois qu'il faudrait pouvoir trouver une formule de contrôle des entreprises, tout en assurant la discrétion et sans mettre en cause le rôle du gouvernement: une espèce d'office de contrôle des entreprises publiques dans le cadre de l'exercice de leurs activités qui ne soit pas la Cour des comptes, mais qui assure un suivi des options stratégiques qui sont mises en oeuvre.

A l'issue de la commission d'enquête Sabena dont je faisais partie, on en avait parlé. Je sais que cela existe dans certains pays et que ces personnes sont soumises au même devoir de discrétion que le manager de l'entreprise. A un moment donné, on contrôle ainsi les décisions stratégiques par rapport à l'ensemble de l'activité qui est tout de même très importante pour un Etat. Qu'il y ait une poste et des transports en commun efficaces, cela me paraît tout de même être une des bases essentielles dans le fonctionnement d'un Etat.

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

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

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

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

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

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

14.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, over de Elia-heffing heb ik reeds verscheidene malen minister Verwilghen ondervraagd. Voor het punt inzake de voorkeursbehandeling die de beheerder van de spoorweginfrastructuur geniet, verwijst hij mij steevast naar u.

Op dit ogenblik blijven nog een hele reeks knelpunten bij de uitvoering van de nieuwe energietaks bestaan zodat er twijfel rijst over de effectiviteit ervan. Alle belanghebbende actoren hebben hun twijfels, de gemeenten, de consumenten en de bedrijven. De bedrijven zijn onder meer misnoegd over de voorkeursbehandeling die de Belgische spoorwegen krijgen.

In de nieuwe wet die eind vorig jaar werd goedgekeurd, is onder uw druk een artikel opgenomen dat bepaalt dat de beheerder van de spoorweginfrastructuur als een enkel afnamepunt van elektriciteit wordt beschouwd, ondanks het feit dat de NMBS in de praktijk tientallen afnamepunten heeft. Als gevolg van deze beslissing wordt in tegenstelling tot andere bedrijven, de bijdrage van de NMBS aan de Elia-taks aanzienlijk verminderd. Volgens de nota van het kabinet-Verwilghen zou het gaan over 200.000 euro.

Dit is een gunstmaatregel die begrijpelijkerwijze niet in goede aarde valt bij de bedrijfswereld. Mijn vragen, mijnheer de minister, zijn de volgende.

De beheerder van de spoorweginfrastructuur als één afnamepunt beschouwen is een individuele uitzondering op een algemene regel. Ik denk dat dit juridisch problemen stelt. De regeling is namelijk in strijd met zowel de Europese concurrentieregels als met de Belgische Grondwet die stelt dat inzake belastingen geen voorrechten kunnen toegekend worden. Denkt u niet dat andere ondernemingen – ik denk aan De Lijn en aan de TEC – zich zullen beroepen op het gelijkheidsbeginsel om op eenzelfde gunstige manier te worden behandeld?

De juridische haalbaarheid van deze individuele regeling wordt ook betwist door enkele grote en belangrijke bedrijfsfederaties zoals VOKA, Unizo, Agoria, Fedichem, Febeltex en Fedis. Zij vormen een strijdfront tegen de overheid en willen de Elia-heffing bij het Arbitragehof aanvechten. Hoe staat u tegenover de mogelijke juridische actie vanuit de bedrijfswereld? Bent u voorbereid? Kunt u de voorkeursbehandeling van de beheerder van de spoorweginfrastructuur met sluitende juridische argumenten rechtvaardigen?

Als motivatie voor de beslissing om de beheerder van de spoorweginfrastructuur als één afnamepunt te beschouwen, stelde de

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

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

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

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

regering dat het een logisch gevolg was van de milieuvriendelijkheid van de vervoermaatschappij. Rekening houdend met het criterium van milieuvriendelijkheid, komen er dan niet meer bedrijven in aanmerking om te genieten van de vrijstelling? Ik denk bijvoorbeeld aan producenten van fietsen, treinstellen of autobussen, of aan gebruikers van groene stroom tout court.

Kunnen er, met andere woorden, nog uitzonderingen worden gemaakt?

Mijnheer de minister, de bepaling met betrekking tot de NMBS blijkt een serieus knelpunt te zijn bij de uitvoering van de Elia-heffing. Hoe kijkt u daartegen aan?

14.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Wat de Elia-heffing betreft, ben ik het absoluut niet eens met wat u zegt. Bovendien is het niet de NMBS die de vrijstelling heeft gekregen, maar wel de infrastructuurbeheerder. De doelstelling van de infrastructuurbeheerder is infrastructuur ter beschikking stellen zonder winst te maken aan om het even wie die ervan gebruik wil maken.

Als derhalve een groot bedrijf als Umicore daaraan aanstoot neemt, kan het aan de heffing ontsnappen door ook te werken zonder winst te maken en zich bijvoorbeeld om te vormen tot een non-profitorganisatie. Op dat moment zal Umicore de Elia-heffing niet hoeven te betalen, omdat zij dan een gemeenschapsdienst vervult. Dat is natuurlijk niet het geval. Ik maak een klein grapje, maar de waarheid is dat er een essentieel verschil is tussen een overheidsbedrijf dat als taak heeft infrastructuur ter beschikking te stellen aan om het even wie die zich op het net wil begeven - ook al is het er op dit moment maar een, maar dat zal zo niet blijven -, en een commercieel bedrijf dat in een concurrentiële economie zijn diensten verkoopt.

Als het bedrijfsleven dat verschil niet wil zien, moeten ze ook stoppen met te vragen dat de dienstverlening van de NMBS zo goedkoop mogelijk is, met name voor cargo, wat ze ons iedere dag vragen.

Zo is er ook een verschil tussen het Vlaams Gewest dat autostrades ter beschikking stelt en bedrijven die vervoer organiseren. Bedrijven-transporteurs die met vrachtwagens rondrijden verschillen van de Vlaamse overheid die gratis autostrades ter beschikking stelt omdat dat een overheidsfunctie is die ter beschikking staat van iedereen. Het is de basisinfrastructuur, zoals we ook andere regels hebben voor de overheid die de basisinfrastructuur van de havens ter beschikking stelt en de mensen die in die haven gaan werken.

Elia is de infrastructuurbeheerder die de elektriciteitsleidingen moet garanderen. De NMBS is niet vrijgesteld, maar wordt als één punt beschouwd omdat het alleen om louter toevallige redenen is dat ze voor meerdere punten zou moeten betalen. Dit invoeren betekent dat men niemand disconcurrentieel maakt. We prijzen hier niemand uit de markt en ieder bedrijf dat klaagt, heeft er potentieel voordeel bij vanaf het ogenblik dat ze daadwerkelijk die infrastructuur gebruikt.

Gaan we die zaak juridisch winnen? Dat weet ik niet. In mijn oordeel is het absoluut niet strijdig met de regels van de Europese Gemeenschap, die zegt dat men de infrastructuur buiten de

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

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

Si les entreprises souhaitent un transport de marchandises moins cher, elles doivent en assumer les conséquences logiques. Le même raisonnement s'applique à l'infrastructure portuaire. Les entreprises qui contestent cette mesure doivent accepter d'assumer elles-mêmes le coût de l'infrastructure.

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

concurrentie mag houden. Het zou er nog aan ontbreken dat men het niet mocht doen.

Voor mij is het heel eenvoudig. De mensen die mij iedere dag zeggen dat het goederenvervoer goedkoper moet zijn, moeten ook logisch zijn met zichzelf.

Er moet overal bespaard worden bij de NMBS maar als het voor zoiets is, dan kan dat niet. Ik zal dus aan Agoria vragen hoe het nu zit. Staan ze achter een zo goedkoop mogelijke basisinfrastructuur of niet?

Hetzelfde geldt trouwens ook voor de havens. Is de industrie ervoor dat ze heel de haveninfrastructuur zelf moet betalen of niet? Die double talk van de industrie die vindt dat de basisinfrastructuur moet gegeven worden door de overheid en die tegelijkertijd zegt dat ze niet in een bijzondere situatie verkeert, kan niet. Ze moeten dan beginnen met de haveninfrastructuur en de autosnelwegen zelf te betalen. Als men concurrentieel wil zijn, moet men dat volledig doen en niet aan de overheid vragen de basisinfrastructuur te leveren op een niet-winstgevende basis – wat de opdracht is van Infrabel – en er vervolgens gebruik van maken maar zeggen dat het niet gaat als men dit een beetje logisch doortrekt. Daar ben ik het niet mee eens. We gaan dat dus zo goed mogelijk verdedigen en ik vind dat we inhoudelijk zeer comfortabel zitten. Juridisch kan men nooit voorspellen wat het wordt maar ik vind dat we inhoudelijk sterk staan. Waarom krijgen De Lijn en bijvoorbeeld ook de transportvennootschap van de NMBS dat niet? Zij krijgen dat ook niet. De infrastructuurbeheerder heeft een unieke opdracht, voor honderd procent betaald door de overheid, en stelt dit volledig ter beschikking van de economische actoren van het land.

14.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Als ik het goed begrijp, mag er, omdat het om een overheidsbedrijf gaat, een uitzondering komen op de algemene regel.

14.04 **Minister Johan Vande Lanotte**: Neen, mevrouw. De transporteur is ook een overheidsbedrijf. De NMBS-holding is ook een overheidsbedrijf. De Lijn is ook een overheidsbedrijf. De uitzondering mag worden gemaakt, omdat het een dienstverlening is zonder winstoogmerk voor de hele economie. Er is geen enkele privé-firma die dat doet, omdat die firma's winst maken, en dat is maar goed ook. De bedoelde transportbeheerder biedt echter een basisinfrastructuur. Daarom heb ik de vergelijking gemaakt met de havens en de autostrades.

Als men zegt dat die vrijstelling niet kan, mag het ook niet dat een transportbedrijf telkens het de autoweg oprijdt, niet betaalt. Degene die de dienst gebruikt voor zijn transport, haalt er economisch profijt uit en ik als burger doe dat niet. Waarom moet degene die economisch profijt heeft, niet betalen voor de autostrade? Dan word ik als burger in mijn ongelijk gesteld. Ik hoef immers ook niet te betalen, niet meer en niet minder dan een bedrijf. We bieden immers infrastructuur aan.

Ik vind het zo schandelijk – ik neem het woord in mijn mond. Alle

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

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

bedrijven pleiten dat België een logistiek centrum moet worden. Het eerste wat we dan voor hen doen, is niet goed, omdat ze iets meer moeten betalen. U weet over hoeveel het gaat. Het gaat over weinig geld. We moeten concurrentieel zijn, we moeten onze logistieke sector aanmoedigen, we moeten er alles voor doen en het vrachtvervoer moet worden gestimuleerd. O wee echter, als er iets gebeurt, waardoor ze een klein beetje moeten betalen.

Dat ze dan niet hypocriet zijn!

Dat zij dan zeggen dat de overheid niet hoeft te investeren in logistiek, dat zij het zelf dan doen. Maar als men zegt minder te zullen investeren in logistiek, in autostrades, in havens, enzovoort; zijn de eersten die protesteren dat dit moet gebeuren diezelfde bedrijven. Dat is schijnheilig. Dat is gewoon niet correct. Zij zijn gewoon hun eigen leden aan het verdedigen omdat het een klein beetje kost en tegelijkertijd roepen zij dat men meer moet doen. Wel, dat gaat niet samen!

14.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, u verdedigt uw zaak goed. De vraag is natuurlijk of u gelijk zult kunnen krijgen en of uw juridische argumentatie inderdaad voldoende is als grond om, nogmaals, op een algemene regeling een uitzondering te mogen maken. U denkt dat u het zult kunnen halen. We zullen zien.

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

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.58 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.58 heures.*